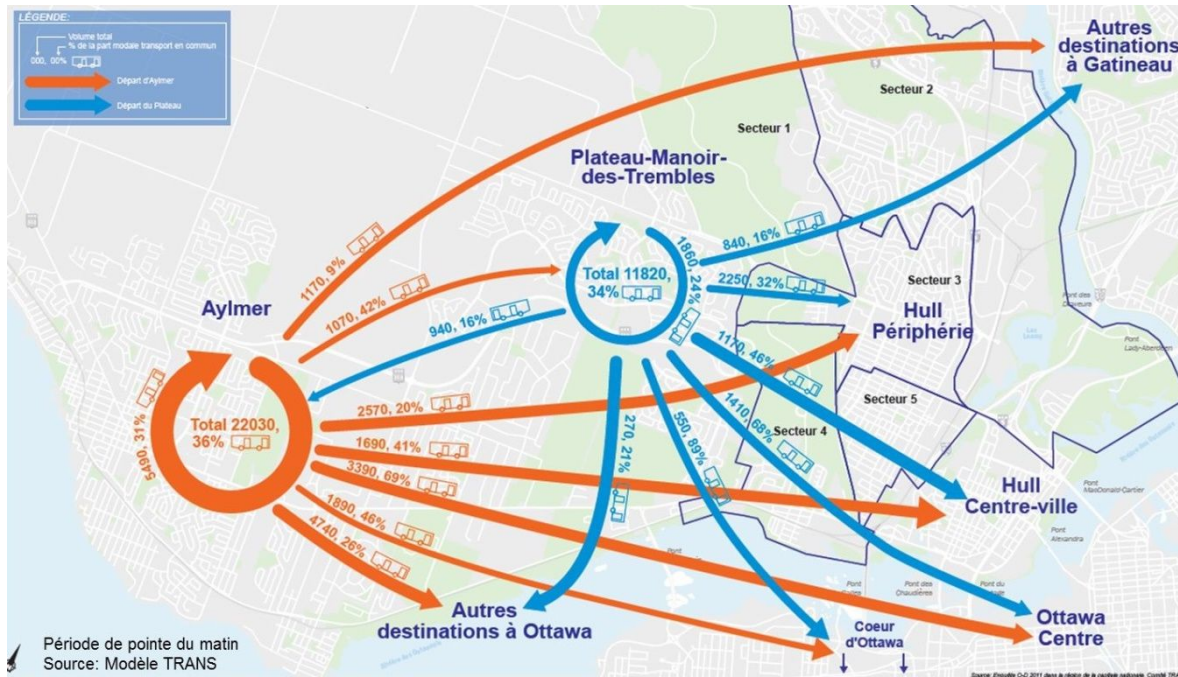


Annexe A

ÉTUDE POUR UN SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANT DANS L'OUEST DE GATINEAU - RAPPORT DE CONSULTATION

Étude pour un système de transport collectif performant dans l'ouest de Gatineau

Rapport de consultation



Analyse et rédaction :

Cécile Lecoq
Analyste marketing
Direction développement, marketing et communications
Société de transport de l'Outaouais

Table des matières

Synthèse	4
Mise en contexte	5
L'étude pour un système de transport collectif performant dans l'ouest de Gatineau.....	5
Les étapes réalisées et à venir.....	5
Le processus de consultation	7
Objectifs de la consultation	7
Activités de consultation.....	7
Groupe de discussion	8
Forum « Préparer la mobilité de l'avenir dans l'ouest de Gatineau ».....	8
Soirées portes ouvertes	9
Information sur l'étude	9
Questionnaire de consultation.....	11
Présentation des points de vue exprimés	15
Les objectifs du système de transport	16
Préférences quant au service offert.....	20
Scénarios proposés	22
Modes de transport.....	34
Commentaires généraux.....	42
Appréciation de la consultation	47
Moyens d'information.....	47
Satisfaction quant à la consultation	47
Commentaires sur la consultation	48
Mémoires et prises de position	51
Conclusion et pistes de réflexion	52

Annexes :

Annexe A – Information sur l'étude

Annexe B – Questionnaire de consultation

Annexe C – Mémoire d'Action vélo Outaouais

Annexe D – Mémoire de l'Université du Québec en Outaouais (UQO)

Annexe E – Communiqué du CREDDO, de Transport 2000 et d'Équiterre

Synthèse

La Société de transport de l'Outaouais (STO) a organisé une consultation sur l'étude pour un système de transport collectif performant dans l'ouest de Gatineau pour informer les citoyens sur l'étude et ses enjeux, connaître leurs souhaits et leurs préférences, et recueillir leur avis sur les options proposées.

422 citoyens ont participé à la consultation qui s'est tenue entre le 17 octobre et le 13 novembre 2016. 81 % des répondants sont résidents du secteur concerné par l'étude. 72 % sont des usagers du transport en commun tandis que 28 % ne l'utilisent pas.

Plusieurs constats se dégagent de leurs réponses et commentaires :

- Il y a un **large consensus sur la nécessité d'investir** pour le transport collectif dans l'ouest de Gatineau parmi les répondants.
- Ceux-ci sont généralement **en faveur de la conversion de voies de circulation automobile en voies réservées** pour le transport en commun. Cependant, l'expropriation de terrains privés, boisés ou patrimoniaux ne fait pas l'unanimité.
- Selon les répondants, **le système de transport collectif doit viser en premier lieu la performance**, soit la réduction des temps de parcours. La desserte des résidences et des générateurs de déplacements, l'augmentation de l'utilisation du transport en commun, l'amélioration de la qualité de vie et la protection de l'environnement font également partie des objectifs les plus importants pour eux.
- Parmi les trois scénarios proposés, **le scénario B (Aylmer-Taché) obtient la faveur de la majorité des répondants** (55 %). Seuls 10 % des répondants le jugent inacceptable. Les avis sont toutefois partagés quant aux différentes variantes proposées pour ce scénario.
- **Le scénario C (Allumettières) est préféré par 32 % des répondants**. S'il est particulièrement populaire parmi les résidents du district du Plateau, qui sont 70 % à le choisir, il est considéré comme inacceptable par 30 % des répondants.
- Le **scénario A**, qui consiste en l'amélioration du réseau d'autobus actuel, ne convainc que 9 % des participants à la consultation. Il est en effet **jugé insuffisant par 29 % des répondants**.
- En ce qui concerne le mode de transport, les répondants souhaitent en priorité qu'il soit **rapide, fréquent, fiable et écologique**.
- **47 % des répondants préfèrent le tramway, tandis que 39 % privilégient le système rapide par bus (SRB)**. À noter que **le tramway est plus populaire parmi les non-usagers du transport en commun** (58 % d'entre eux préfèrent ce mode), alors que parmi les usagers, l'écart entre les deux technologies est minime (42,1 % pour le tramway contre 40,4 % pour le SRB).

Finalement, la consultation a généralement été appréciée par les répondants, même si certains auraient aimé pouvoir s'exprimer de façon plus large ou restent sceptiques quant à la prise en compte de leur opinion. Plusieurs souhaitent obtenir davantage d'informations et être à nouveau consultés lors des prochaines étapes du projet.

Mise en contexte

L'étude pour un système de transport collectif performant dans l'ouest de Gatineau

L'objectif de l'étude est d'identifier le système de transport collectif qui répondra aux besoins de mobilité des résidents de la partie ouest de la ville de Gatineau et contribuera au développement de la ville selon la vision du schéma d'aménagement.

La partie ouest de Gatineau inclut les districts d'Aylmer, de Lucerne, de Deschênes, du Plateau et du Manoir-des-Trembles-Val-Tétreau.

Pour réaliser l'étude des besoins et des solutions potentielles dans une perspective à moyen et long terme, la Société de transport de l'Outaouais (STO) a mandaté le consortium Roche-GENIVAR.

L'étude est réalisée en collaboration avec les partenaires de la STO :

- la Ville de Gatineau;
- le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports;
- la Commission de la capitale nationale (CCN);
- la Ville d'Ottawa / OC Transpo.

Les étapes réalisées et à venir

Étapes réalisées

Les étapes réalisées jusqu'à présent incluent :

- Analyse des besoins et des problématiques de déplacement actuels et futurs;
- Identification des objectifs visés pour le scénario qui sera recommandé;
- Identification et analyse de 12 avenues de solution possibles;
- Sélection des 3 scénarios affichant le meilleur potentiel;
- Élaboration préliminaire des 3 scénarios ainsi que leurs avantages et défis;
- Consultation de la population concernée par l'étude.

Étapes à venir

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

- Intégration des résultats de la consultation publique afin d'alimenter la définition des scénarios et leur évaluation;
- Élaboration détaillée des scénarios et analyse de leurs impacts, tant positifs que négatifs;
- Analyse comparative des 3 scénarios (analyses multicritères et avantages-coûts);
- Identification du scénario techniquement recommandé;
- Dépôt du rapport au conseil d'administration de la STO;
- Diffusion des résultats au public prévue pour début 2017.

À la suite du dépôt du rapport, les étapes suivantes devront être réalisées à moyen terme afin de poursuivre la réalisation du projet :

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

Le processus de consultation

Objectifs de la consultation

Une fois les trois scénarios documentés dans les grandes lignes, la STO a voulu consulter les usagers et citoyens des secteurs concernés ainsi que de l'ensemble de la Ville de Gatineau.

Les objectifs de la consultation étaient les suivants :

- Évaluer le soutien des usagers et de la population pour des investissements et des mesures additionnels en faveur du transport collectif;
- Mesurer l'importance des différents critères d'évaluation afin d'orienter la pondération qui sera déterminée dans le cadre de l'étude;
- Connaître les préférences quant au service offert (notamment correspondances et distances de marche) afin de les prendre en compte dans l'élaboration détaillée des scénarios;
- Informer la population des scénarios à l'étude et des avantages et défis de chacun d'entre eux, et recueillir leur avis sur ces scénarios;
- Apprécier les préférences liées aux modes de transport et comprendre leurs raisons.

Activités de consultation

Le processus de consultation incluait plusieurs activités participatives :

Date	Activité
15 juin 2016	Groupe de discussion avec des membres du panel d'usagers de la STO
21 septembre 2016	Forum « Préparer la mobilité de l'avenir dans l'ouest de Gatineau »
Début octobre 2016	Mise en ligne des présentations, vidéos et résumés des conférences ainsi que des réponses aux questions posées lors du forum
17 octobre 2016	Début de la consultation publique : mise en ligne de l'information détaillée et du questionnaire de consultation, et tenue d'un breffage de presse
19 octobre 2016	Rencontre avec les conseillers municipaux des districts concernés Soirée portes ouvertes au Centre communautaire du Plateau
20 octobre 2016	Soirée portes ouvertes au Centre communautaire Front (secteur Aylmer)
14 novembre 2016	Clôture de la consultation publique

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

Groupe de discussion

La STO a invité 13 usagers des cinq districts concernés par l'étude, sélectionnés parmi les membres du panel d'usagers, à participer à un groupe de discussion afin de préparer la consultation sur l'étude de l'ouest. Le groupe de discussion s'est tenu le 15 juin 2016 en soirée à la Place-des-Pionniers, dans le secteur Aylmer.

Les échanges avec les participants ont permis :

- de mesurer le niveau de connaissance des usagers sur l'étude en cours;
- de valider la pertinence et la facilité de compréhension de l'information qui allait être présentée lors du forum et de la consultation publique;
- de confirmer et d'améliorer la démarche de consultation envisagée;
- de sonder l'intérêt pour les différentes activités de consultation prévues;
- de mieux comprendre les principaux enjeux et questionnements pour la population;
- et de réfléchir à la meilleure manière de susciter l'intérêt des usagers et des citoyens.

La démarche de consultation et les contenus présentés ont donc fait l'objet d'ajustements à la suite du groupe de discussion.

Forum « Préparer la mobilité de l'avenir dans l'ouest de Gatineau »

Afin de permettre aux citoyens de mieux comprendre le contexte et les enjeux entourant l'étude avant de se prononcer lors de la consultation publique, la STO a organisé un forum sur le thème « Préparer la mobilité de l'avenir dans l'ouest de Gatineau ». Le forum faisait partie de la programmation de la semaine thématique « J'embarque! Les rendez-vous de la mobilité durable » (anciennement connue sous le nom de Semaine des transports collectifs et actifs), et s'est tenu le 21 septembre en soirée à l'hôtel DoubleTree by Hilton, dans le secteur Aylmer.

La STO a invité plusieurs experts pour parler de différents enjeux liés à l'étude.

Ainsi, M. Mario Gauthier, professeur au Département des sciences sociales de l'Université du Québec en Outaouais, a parlé de la coordination du transport et de l'urbanisme et des enjeux de gouvernance dans la région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau. Mme Catherine Marchand, directrice de l'urbanisme et du développement économique à la Ville de Gatineau, a présenté la vision de développement de la Ville de Gatineau définie dans le schéma d'aménagement. M. Paul Lewis, doyen et professeur à la Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal, a évoqué la relation entre transport et aménagement du territoire.

Dans la deuxième partie de la soirée, Mme Sandrine Poteau, chargée de projet aux stratégies et développement à la STO, a présenté l'étude, ses objectifs et son avancement, puis M. Vincent Ermatinger, Vice-président adjoint au transport à la firme WSP et consultant sur l'étude, a terminé en exposant les enjeux liés aux différents modes de transport possibles dans l'ouest de Gatineau.

La soirée était animée par M. Éric Champagne, professeur agrégé en administration publique et directeur associé du Centre d'études en gouvernance à l'Université d'Ottawa.

150 personnes ont assisté au forum.

Deux périodes de questions de 20 minutes chacune ont permis à plusieurs des personnes présentes de poser leurs questions aux différents conférenciers. Les questions pouvaient être écrites sur papier ou bien publiées sur Twitter, auquel cas elles s'affichaient alors sur grand écran. Les questions qui n'ont pas pu être posées lors de la soirée ont trouvé réponse dans une foire aux questions publiée sur le site Internet de la STO au début du mois d'octobre (cf. Annexe A).

Les vidéos des présentations ont également été mises en ligne dans les jours suivant le forum. De plus, des résumés des présentations étaient disponibles en français et en anglais (cf. Annexe A).

Soirées portes ouvertes

Beaucoup d'informations sur l'étude et ses enjeux communiquées lors du forum avaient été publiées sur le site Internet de la STO dans les semaines suivantes. Certains renseignements plus détaillés, dont les fiches descriptives des scénarios à l'étude et le détail des critères d'évaluation, ont été mis en ligne le lundi 17 octobre en matinée (cf. Annexe A).

Par la suite, la STO a tenu deux soirées portes ouvertes, les 19 et 20 octobre, afin de présenter ces informations aux citoyens et de répondre à leurs questions. Plusieurs professionnels de la STO, ainsi qu'un représentant du Service de l'urbanisme de la Ville de Gatineau et un des consultants travaillant sur l'étude étaient présents.

Les soirées portes ouvertes ont eu lieu respectivement le 19 octobre au Centre communautaire du Plateau, dans le secteur Hull, et le 20 octobre, au Centre communautaire Front, dans le secteur Aylmer.

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

Information sur l'étude

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

La page était structurée en quatre sections :

Section	Contenu
Comprendre le contexte et les enjeux	<ul style="list-style-type: none"> • Vidéos et diapositives (en français) et résumés (en français et en anglais) des présentations de M. Lewis, Mme Marchand et M. Gauthier
S'informer sur l'étude et les scénarios	<ul style="list-style-type: none"> • Vidéo et diapositives (en français) et résumé (en français et en anglais) de la présentation de Mme Poteau sur l'étude de l'ouest • Fiches descriptives des scénarios • Critères d'évaluation des scénarios • Vidéo et diapositives (en français) et résumé (en français et en anglais) de la présentation de M. Ermatinger sur les modes de transport
S'exprimer sur les scénarios	<ul style="list-style-type: none"> • Lien vers le questionnaire en ligne • Version PDF du questionnaire • Modalités d'obtention et de collecte des questionnaires papier
Foire aux questions	<ul style="list-style-type: none"> • Réponses aux questions posées lors du forum • Contact pour poser une question par courriel

L'essentiel des contenus diffusés en ligne, incluant la page principale d'information, les résumés des présentations, les fiches descriptives des scénarios, les critères d'évaluation et la foire aux questions, est reproduit à l'annexe A.

Une trousse d'information papier incluant les mêmes informations était également disponible lors des soirées d'information et sur demande auprès du Service des relations avec la clientèle de la STO.

Plan de communication

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

- Image rotative en page d'accueil du sto.ca pendant toute la durée de la consultation publique (ci-contre);
- Activité de presse et publication d'un communiqué ayant donné lieu à plusieurs articles dans les médias suivants :



Appel à tous : n'attendez plus, informez vous et exprimez-vous!

- Le Droit;
 - La Revue / Info07.com;
 - Bulletin d'Aylmer;
 - Radio-Canada ICI Ottawa-Gatineau (Web, télévision et radio);
 - Cogeco Média : 104,7 fm Outaouais (Web et radio);
 - Bell Media : Rouge FM et Énergie (Web et radio);
 - TVA Gatineau / Ottawa (Web et télévision);
 - CBC Ottawa (Web).
- Placements publicitaires dans La Revue et le Bulletin d'Aylmer le 12 octobre et dans Le Droit les 15 octobre et 5 novembre;
 - 10 publications sur la page Facebook de la STO, qui ont rejoint entre 4 350 et 5 700 personnes chacune et obtenu 600 engagements (clics, mentions J'aime, commentaires et partages) au total;
 - 12 publications sur le compte Twitter de la STO, ayant obtenu entre 300 et 1 400 impressions chacune et suscité un total de près de 200 engagements (clics, retweets, réponses et J'aime);
 - Mention dans l'Infolettre de la STO du 28 octobre, envoyée à plus de 9 000 destinataires.

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

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

Consultation de l'information en ligne

Au total, entre le 17 octobre et le 13 novembre 2016, la page Web sur l'étude de l'ouest a été vue plus de 2 700 fois.

Toutefois, les documents d'information nécessaires à la participation à la consultation ont été relativement peu consultés. Ainsi, les fiches descriptives des scénarios ont été téléchargées 280 fois et les critères d'évaluation 70 fois.

On trouvera ci-dessous la consultation des documents relatifs aux présentations faites lors du forum :

Conférencier	Vidéo (YouTube)	Diapositives	Résumé en français	Résumé en anglais
Sandrine Poteau	199	139	38	9
Paul Lewis	130	91	22	12
Vincent Ermatinger	111	61	26	15
Catherine Marchand	105	59	21	4
Mario Gauthier	95	36	7	1

Questionnaire de consultation

Méthodologie

Un questionnaire utilisant la plateforme SphinxOnline a été mis en ligne du 17 octobre au 13 novembre 2016 (voir annexe B). Il était disponible en français et en anglais et compatible avec les téléphones intelligents et les tablettes.

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

Le formulaire était composé de 30 questions, soit 24 questions à choix multiple ou numériques et 6 questions ouvertes pour les commentaires.

Le temps médian requis pour répondre à l'ensemble des questions a été de 18 minutes.

Nombre de répondants

422 questionnaires de consultation ont été complétés en entier :

- 417 réponses ont été reçues grâce au formulaire en ligne, dont :
 - 309 via un ordinateur;
 - 68 via un téléphone intelligent;
 - 40 via une tablette;
- 5 réponses ont été transmises par un questionnaire papier ou PDF.

Profil des répondants

- **Langue**

330 questionnaires ont été complétés en français (78 %) et 92 l'ont été en anglais (22 %).

- **Sexe**

54 % des répondants sont des hommes, et 44 % sont des femmes. 2 % des répondants n'ont pas souhaité répondre à cette question (Q18).

- **Âge**

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

Q19. Catégorie d'âge	Pourcentage des répondants
Moins de 18 ans	2%
18 à 24 ans	9%
25 à 34 ans	27%
35 à 44 ans	29%
45 à 54 ans	17%
55 à 64 ans	10%
65 ans et plus	4%
Préfère ne pas répondre	2%

- **Occupation principale**

77 % des répondants sont des travailleurs à temps plein, 7 % des étudiants, 7 % des retraités et 5 % des travailleurs à temps partiel.

Q20. Occupation principale	Pourcentage des répondants
Travailleur à temps plein	77%
Travailleur à temps partiel	5%
Étudiant	7%
Retraité	7%
Autres / Préfère ne pas répondre	4%

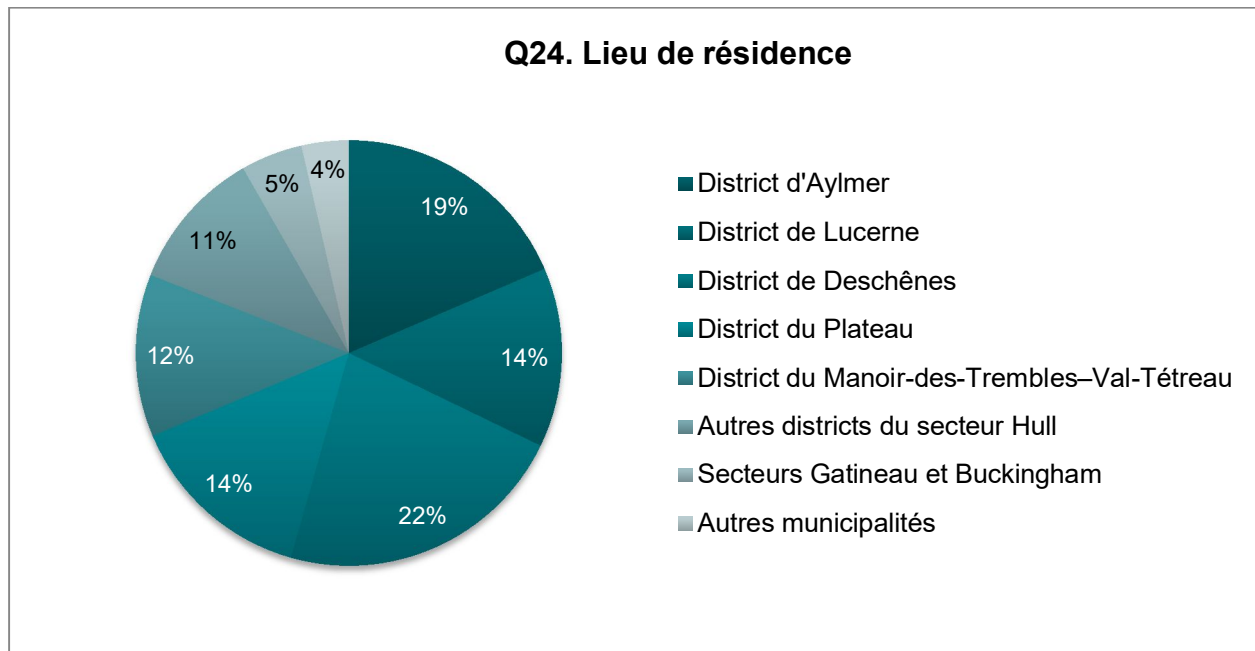
- **Lieu de résidence**

81 % des répondants résident dans un des cinq districts qui constituent le secteur concerné par l'étude, soit les districts de Deschênes (22 %), d'Aylmer (19 %), de Lucerne (14 %), du Plateau (14 %), et du Manoir-des-Trembles-Val-Tétreau (12 %).

Les autres districts du secteur Hull, soit Hull-Wright, L'Orée-du-Parc et Parc-de-la-Montagne-Saint-Raymond, représentent quant à eux 11 % des répondants.

5 % des répondants résident à Gatineau en dehors des secteurs Aylmer et Hull (districts de Limbour, de Pointe-Gatineau, de Bellevue, du Versant, du Lac-Beauchamp, de la Rivière-Blanche, de Touraine et de Buckingham).

Enfin, 4 % des répondants résident en dehors de la Ville de Gatineau, soit dans le Pontiac, à Ottawa, à Chelsea, à Cantley et à La Pêche.

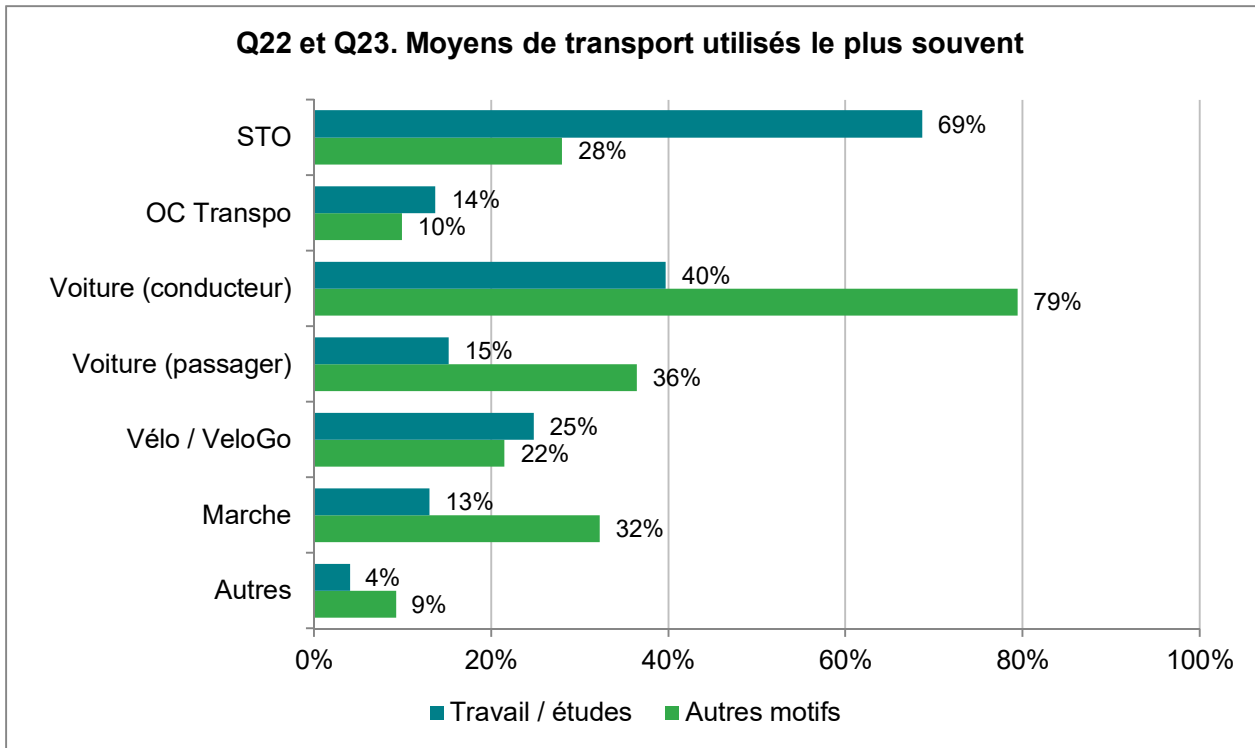


- **Utilisation du transport en commun et des autres modes de transport**

72 % des répondants utilisent le transport en commun, que ce soit le réseau régulier ou le service de transport adapté de la STO ou d'OC Transpo, tandis que 28 % ne l'utilisent pas.

La répartition des moyens de transport utilisés le plus souvent par les répondants, pour les déplacements liés au travail ou aux études (qui concernent 89 % des répondants) et pour les autres déplacements, est illustrée ci-dessous.

Notons que les répondants pouvaient indiquer jusqu'à 4 moyens de transport pour chaque type de déplacement.



Présentation des points de vue exprimés

Note méthodologique / avertissement

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

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

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

Les écarts significatifs pertinents entre les sous-groupes sont mentionnés pour chacune des questions. Le cas échéant, les moyennes ou pourcentages significativement supérieurs sont indiqués **en rouge** dans les tableaux et graphiques. Les moyennes ou pourcentages significativement inférieurs sont indiqués **en bleu**.

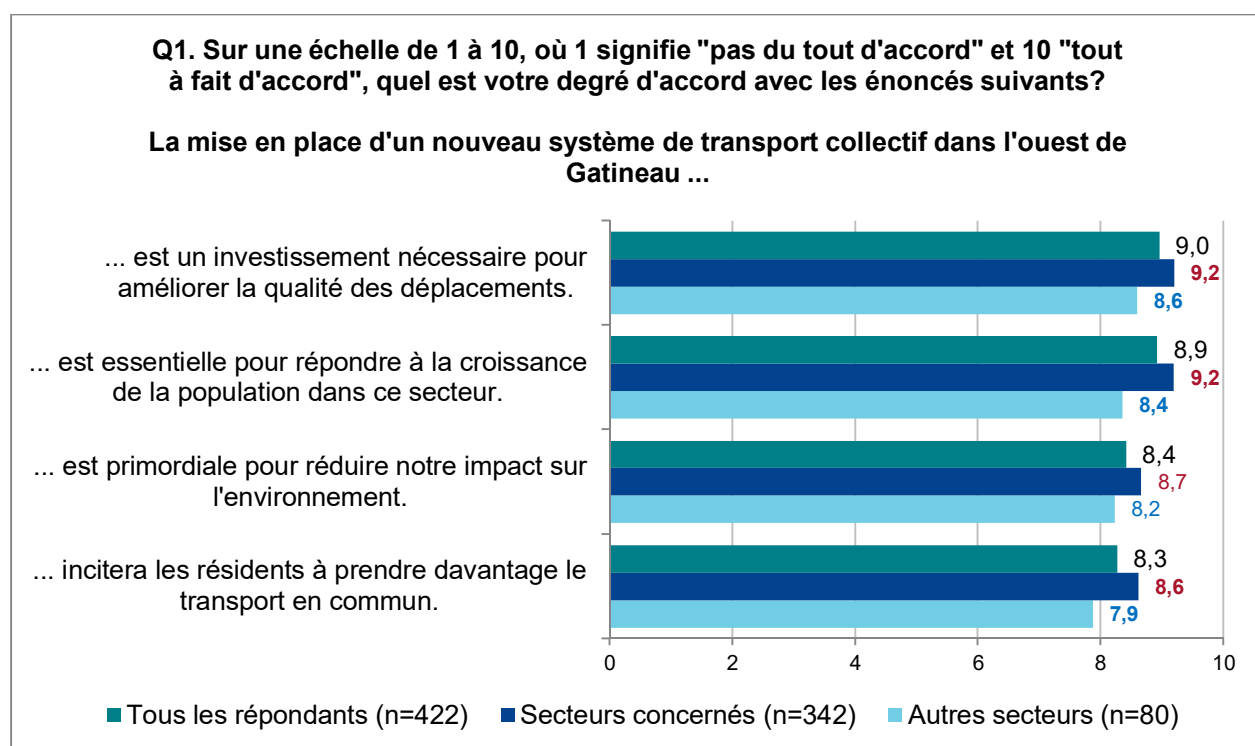
Les objectifs du système de transport

Nécessité d'un nouveau système de transport collectif

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

Une forte majorité des répondants considèrent qu'un nouveau système de transport collectif est nécessaire dans l'ouest de Gatineau. En effet, le pourcentage de répondants en accord avec les quatre énoncés proposés varie entre 83 % et 91 % (notes comprises entre 7 et 10 sur 10).

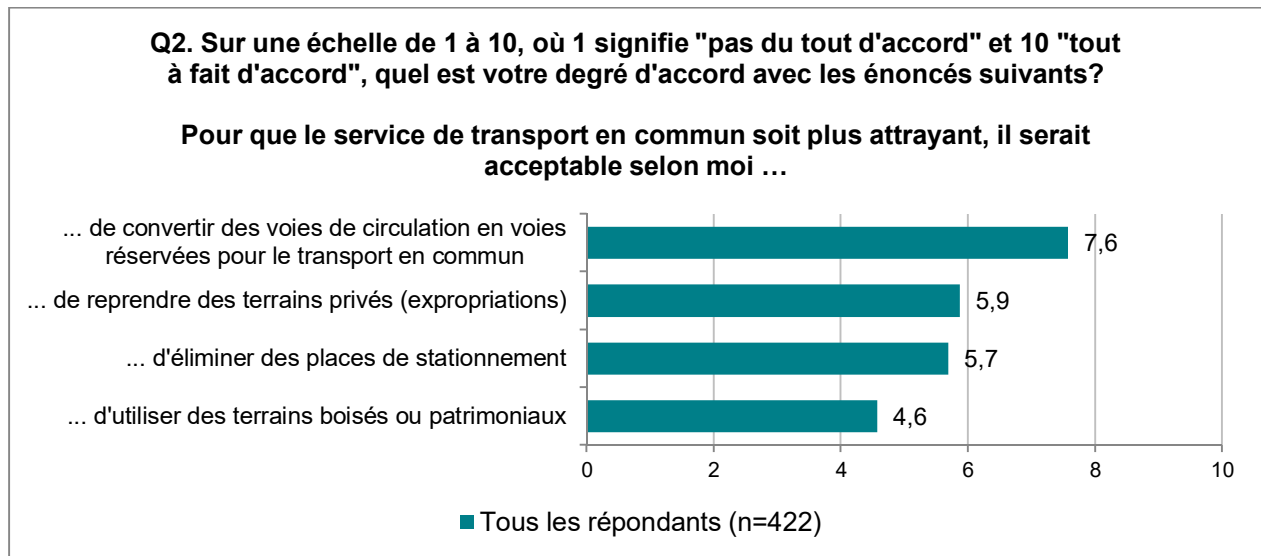
Les moyennes d'accord des résidents des secteurs concernés sont significativement plus élevées que ceux des résidents des autres secteurs, tel qu'illustré ci-dessous :



Concessions pour l'efficacité du transport collectif

Il a également été demandé aux répondants quels efforts ils seraient prêts à consentir pour donner plus de place au transport collectif, afin qu'il soit efficace et attrayant.

Si une majorité des répondants sont prêts à convertir des voies de circulation en voies réservées pour le transport en commun (moyenne de 7,6 sur 10), les avis sont partagés quant à l'utilisation de places de stationnement (5,9 sur 10) et de terrains privés (5,7 sur 10), et encore davantage lorsqu'il s'agit de terrains boisés ou patrimoniaux (4,6 sur 10).

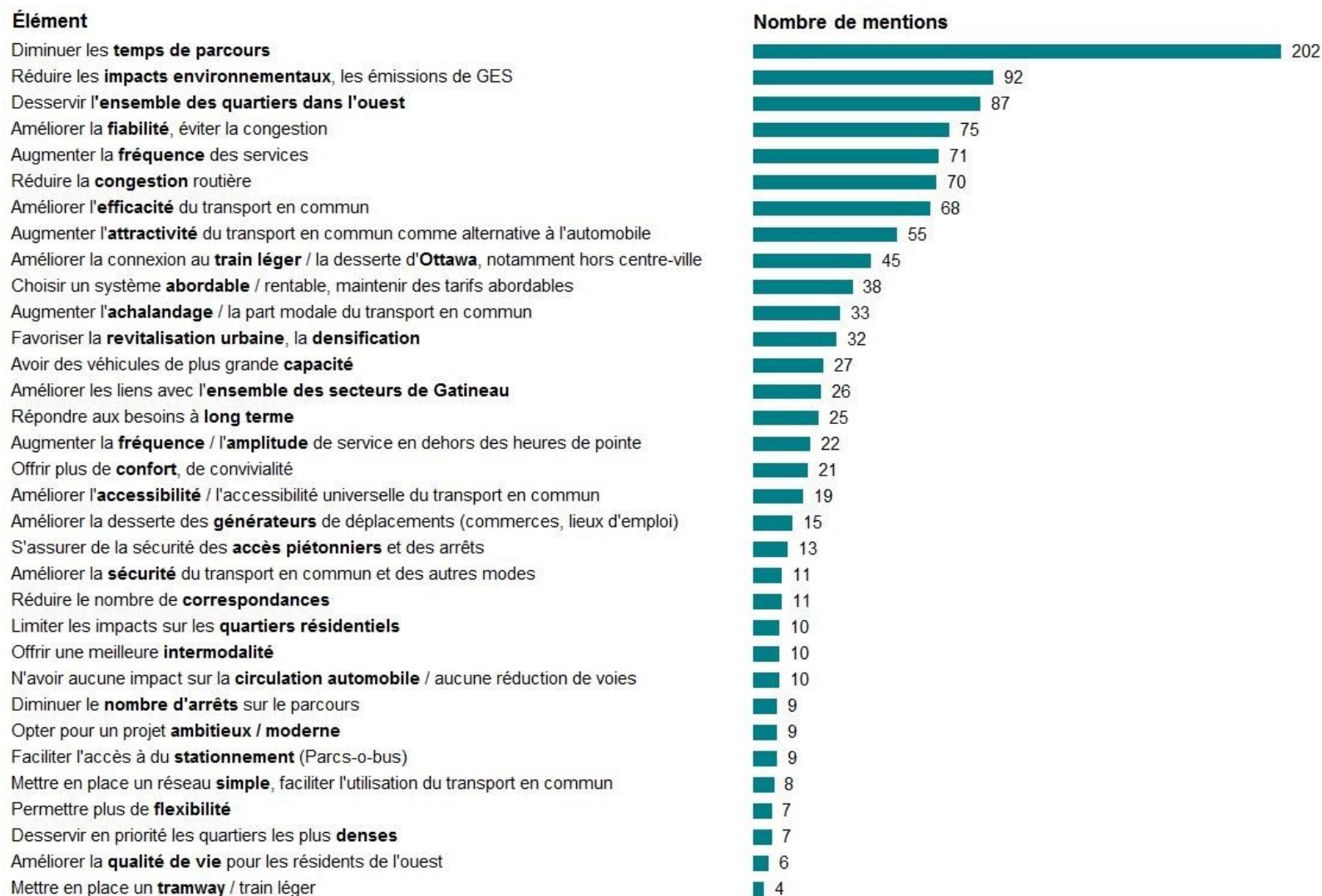


On note plusieurs différences significatives selon le profil des répondants :

- Les répondants des secteurs concernés par l'étude sont significativement plus favorables que ceux des autres secteurs aux expropriations (6,3 contre 5,3 sur 10) et à l'utilisation de terrains boisés ou patrimoniaux (4,8 contre 3,9 sur 10).
- Quant aux usagers, ils sont significativement plus favorables que les non-usagers à la mise en place de voies réservées (8,1 contre 6,7 sur 10) et à l'élimination de places de stationnement (6,1 contre 5,4 sur 10).
- Sur ce dernier point, les résidents du Manoir-des-Trembles–Val-Tétreau se distinguent des autres répondants, avec une moyenne d'accord significativement plus élevée de 7,7 sur 10.
- On note également une relation significative entre le sexe du répondant et ses réponses. Ainsi, les femmes jugent plus acceptable d'ajouter des voies réservées (8,1 contre 7,4 sur 10 pour les hommes). En revanche, elles sont significativement moins favorables à l'élimination de places de stationnement (5,5 contre 6,2 sur 10), aux expropriations (5,5 contre 6,7 sur 10) et à l'utilisation de terrains boisés ou patrimoniaux (3,9 contre 5,3 sur 10).

Objectifs à atteindre

À la question 3 (question ouverte facultative), les répondants pouvaient exprimer les principaux objectifs que le nouveau système devrait permettre d'atteindre selon eux. Les 379 personnes ayant répondu à cette question jugent que les principaux objectifs sont les suivants :



Pondération des critères d'évaluation des scénarios

Les répondants avaient ensuite l'opportunité, à la question 4, d'exprimer l'importance relative qu'ils accordent à chacun des objectifs identifiés dans le cadre de l'étude, en répartissant 100 points parmi les 6 grandes familles de critères selon lesquels chaque scénario sera évalué.

C'est la **performance** qui est jugée comme le critère le plus important avec une moyenne de 30,9 points sur 100. Les usagers et les répondants des secteurs concernés par l'étude y accordent davantage d'importance avec 32,4 points et 31,8 points, respectivement.

Ensuite vient la maximisation de la **desserte** avec 16,5 points, puis l'augmentation de l'**utilisation du transport collectif** avec 16,1 points. L'amélioration de la **qualité de la vie** et la protection de l'environnement arrive en quatrième position avec 14,4 points.

Constituer l'investissement le plus avantageux et contribuer à la sécurité et à l'efficacité des déplacements pour tous les modes sont les deux objectifs jugés les moins importants avec des pondérations moyennes respectives de 11,2 et 11,0 points sur 100.

Q4. Objectif / critère d'évaluation	Tous les répondants n=422	Secteurs concernés n=342	Autres secteurs n=80	Usagers n=302	Non-usagers n=120
Améliorer la performance du réseau de transport en commun	30,9	31,8	26,8	32,4	27,0
Desservir le plus grand nombre de résidences et lieux d'activité	16,5	16,3	17,0	17,1	14,9
Augmenter l'utilisation du transport en commun	16,1	15,7	17,6	15,2	18,2
Améliorer la qualité de vie des citoyens et préserver un environnement naturel et sain	14,4	14,3	14,9	14,2	14,8
Constituer l'investissement le plus avantageux pour les contribuables par rapport au service offert	11,2	10,7	13,4	10,8	12,3
Contribuer à la sécurité et à l'efficacité des déplacements pour l'ensemble des modes de transport	11,0	11,2	10,2	10,3	12,7
Total	100	100	100	100	100

Préférences quant au service offert

Puisque cette partie du questionnaire a pour but d'orienter la définition du service offert dans l'ouest de Gatineau, seules les réponses des résidents des secteurs concernés par l'étude ont été considérées.

Correspondances

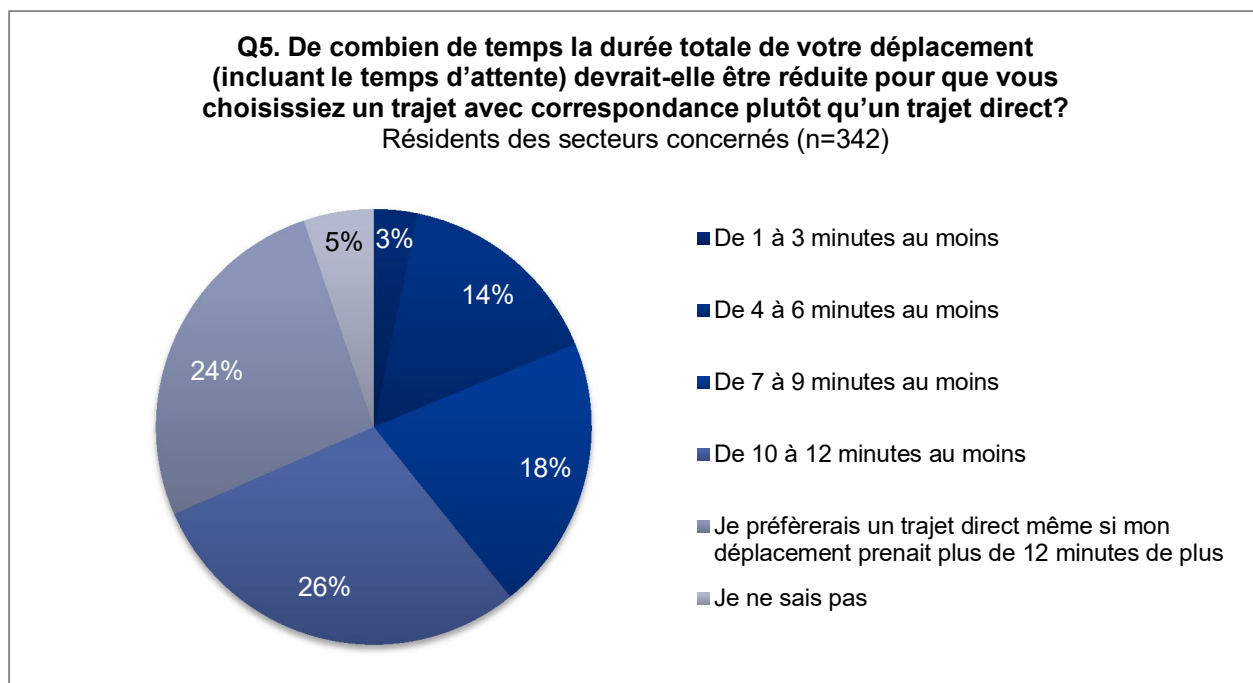
Deux questions ont été posées afin de mesurer la perception des correspondances.

- **Correspondances et gain de temps**

Près du quart des répondants ne souhaite pas faire une correspondance, même si le trajet direct est plus long de 12 minutes ou plus.

26 % des répondants sont prêts à faire une correspondance si cela leur permet de gagner 10 à 12 minutes sur leur temps de trajet. 18 % choisissent un trajet avec correspondance à partir de 7 à 9 minutes de gain de temps, et 14 % à partir de 4 à 6 minutes de gain de temps.

5 % des répondants ne savent pas, soit 8 % des non-usagers et 3 % des usagers des secteurs concernés.

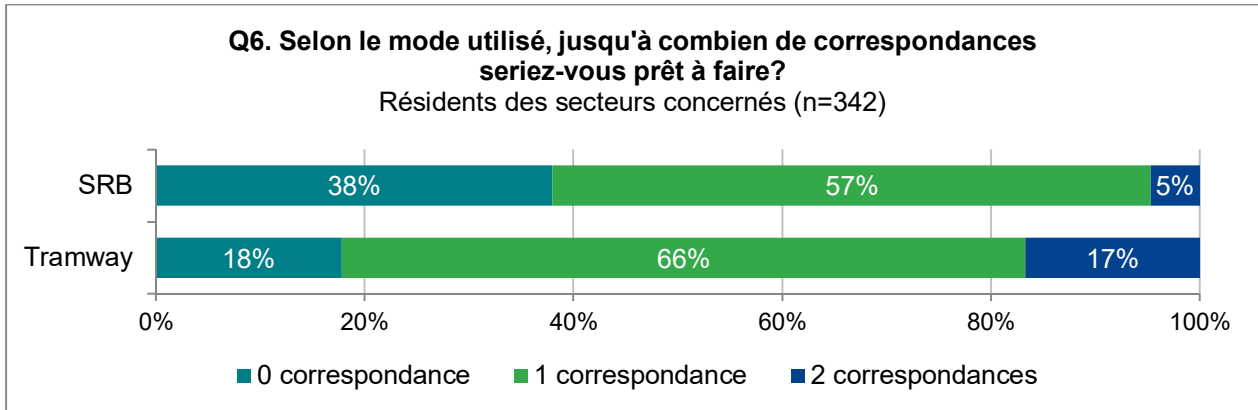


- **Correspondances et mode de transport**

Les différents modes de transport peuvent impliquer différents types de déplacement. Ainsi, on demandait aux répondants combien de correspondances ils seraient prêts à faire selon le mode utilisé.

Pour un système rapide par bus (SRB), 38 % des répondants voudraient des trajets directs, tandis que 57 % seraient prêts à faire une correspondance.

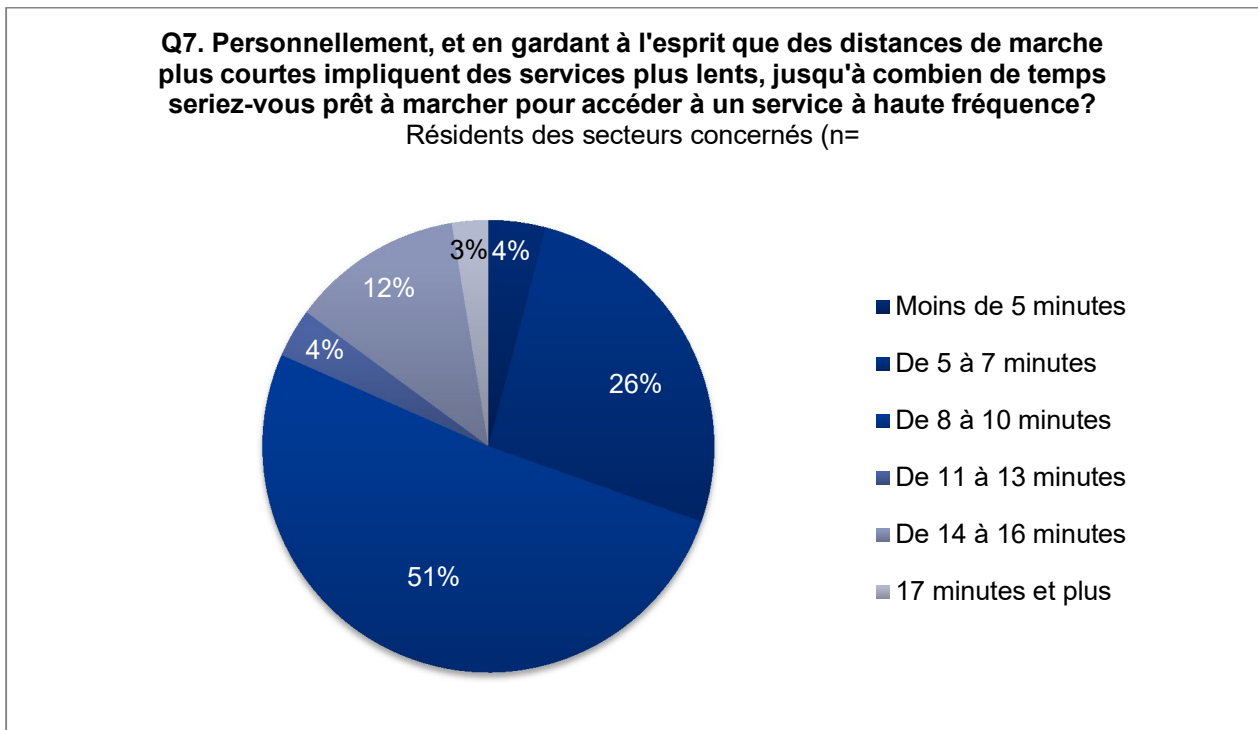
Dans le cas d'un tramway, 18 % des répondants souhaiteraient tout de même un trajet direct. Deux tiers d'entre eux seraient prêts à faire une correspondance et 17 % jusqu'à deux correspondances.



Distance de marche

Ensuite, il a été demandé combien de temps les résidents seraient prêts à marcher pour accéder à un service à haute fréquence.

En moyenne, les répondants qui résident dans les secteurs concernés par l'étude seraient **prêts à marcher 10 minutes**. C'est la réponse donnée par la moitié d'entre eux. 26 % souhaiteraient marcher de 5 à 7 minutes tandis que 18 % seraient prêts à marcher plus de 10 minutes.



Scénarios proposés

Choix du scénario

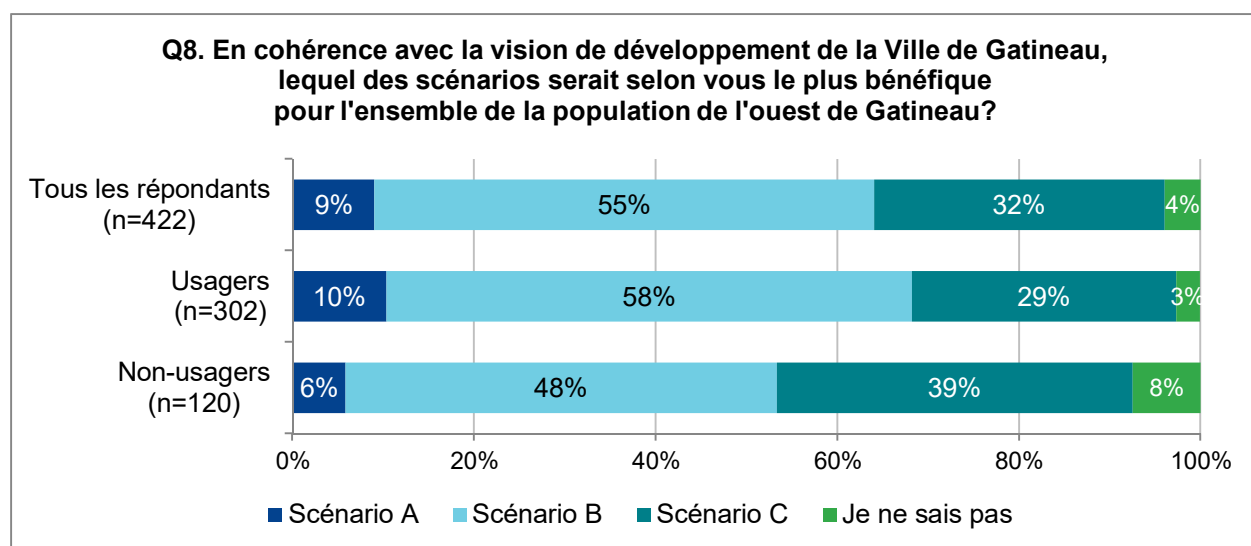
La troisième section du questionnaire abordait concrètement les scénarios à l'étude en demandant aux répondants d'exprimer leurs préférences.

Rappelons que les trois scénarios considérés dans le cadre de l'étude sont les suivants :

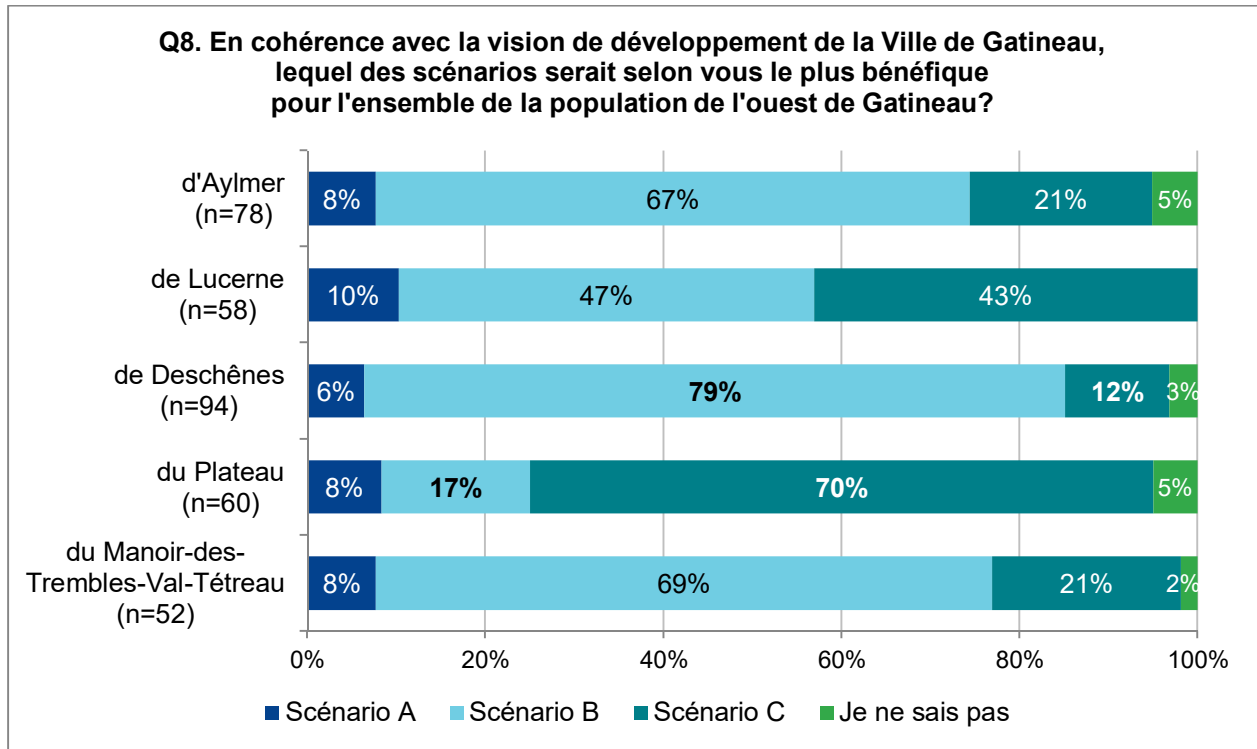
- Scénario A : amélioration du réseau d'autobus actuel (exigence méthodologique);
- Scénario B : amélioration du réseau d'autobus actuel + Aylmer-Taché comme axe privilégié;
- Scénario C : amélioration du réseau d'autobus actuel + des Allumettières comme axe privilégié.

La majorité des répondants (55 %) affichent une préférence pour le scénario B. Le tiers portent leur choix sur le scénario C, tandis que le scénario A convainc 9 % des répondants.

La préférence pour le scénario B est plus marquée chez les usagers (58 %), tandis que les non-usagers sont significativement plus nombreux à se déclarer en faveur du scénario C (39 %) ou à ne pas se prononcer (8 %).

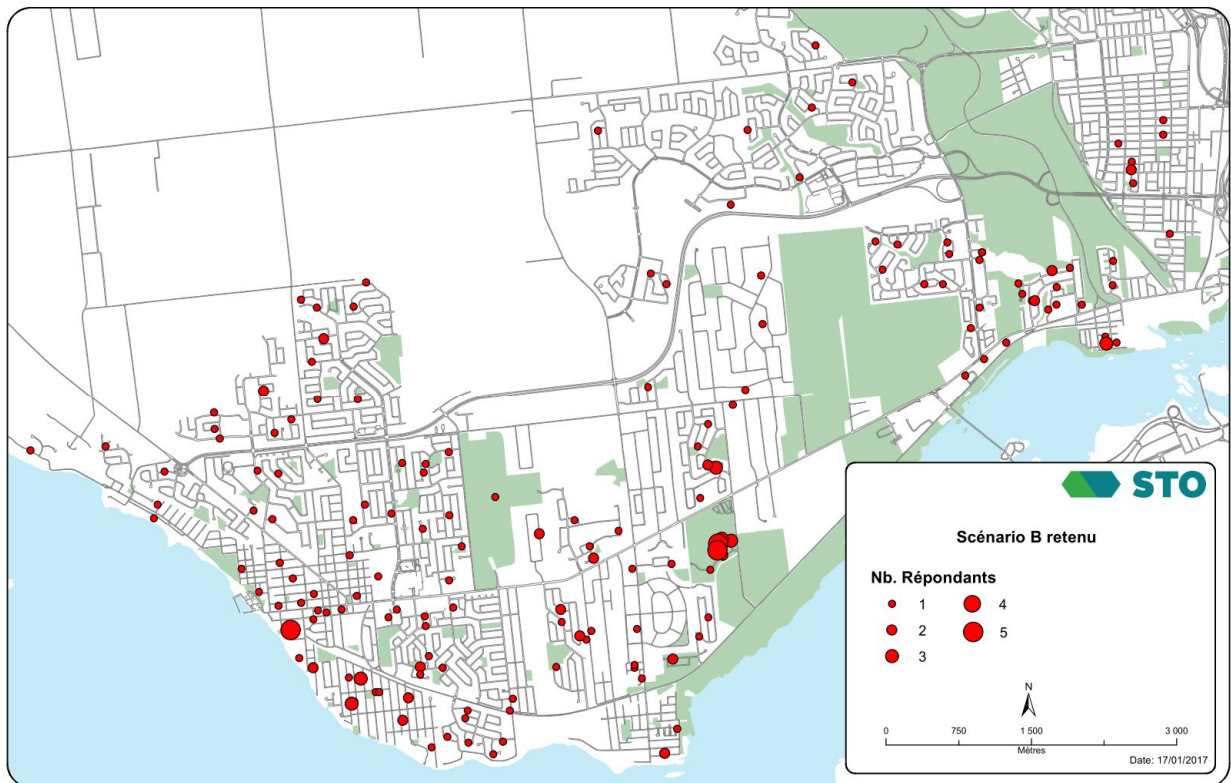
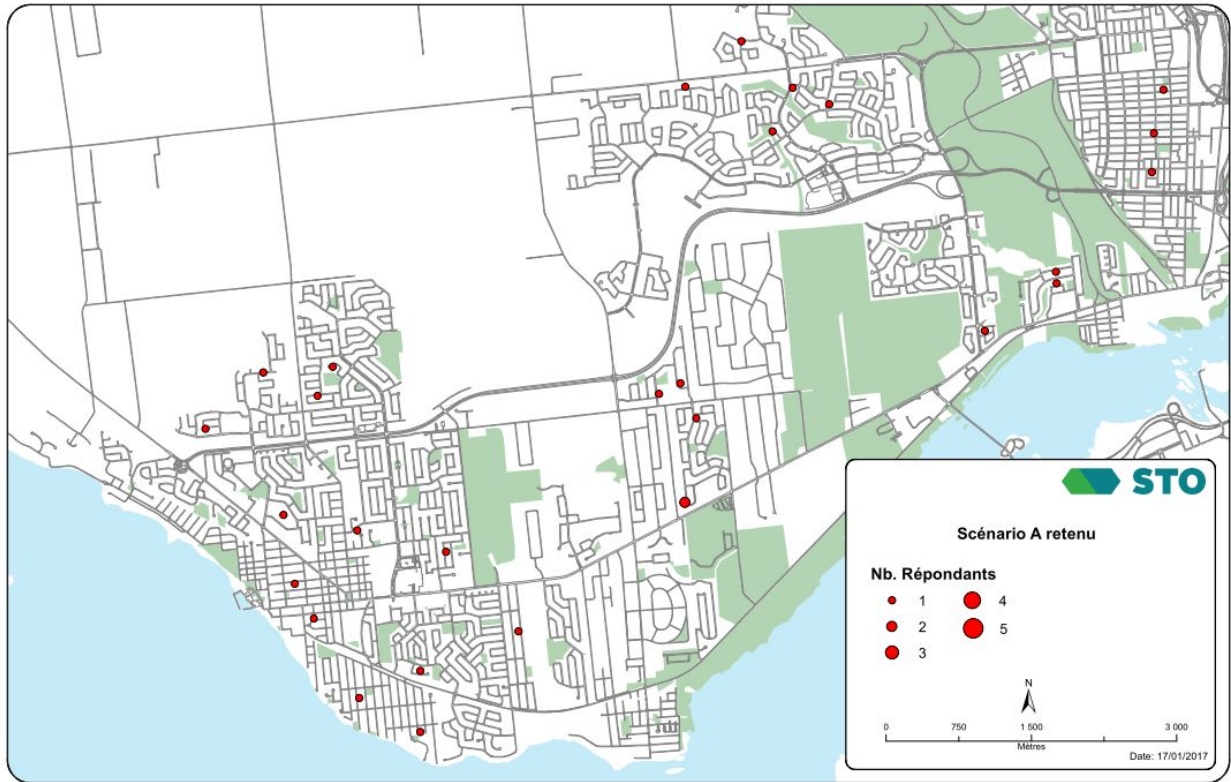


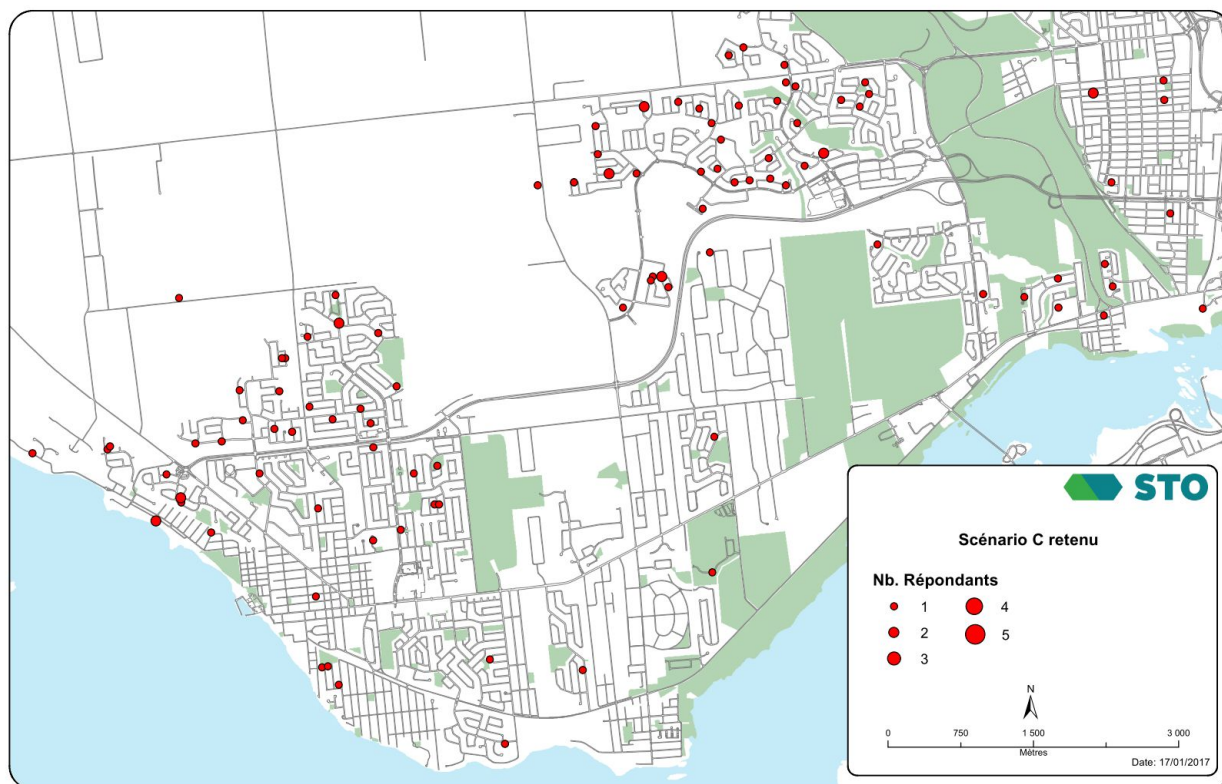
Les réponses sont polarisées selon le lieu de résidence, notamment dans les districts de Deschênes et du Plateau où les taux de réponse pour les scénarios B et C présentent des différences statistiquement significatives :



Cette polarisation est visible lorsque l'on cartographie les répondants qui se sont prononcés en faveur de chacun des trois scénarios selon leur code postal (voir les cartes aux pages suivantes).

Si aucune tendance ne ressort en ce qui concerne le scénario A, on constate que le scénario B est plus populaire auprès des résidents du sud d'Aylmer et de ceux qui habitent aux abords de l'axe Aylmer-Taché. En revanche, le scénario C est prépondérant chez les résidents du Plateau et une partie des résidents du nord d'Aylmer.





Enfin, on note des différences significatives selon le lieu d'emploi ou d'études : les répondants qui travaillent ou étudient à Ottawa en dehors du centre-ville sont plus nombreux à opter pour le scénario B (68 %) et moins nombreux à opter pour le scénario A (1,5 %).

À l'inverse, ceux qui travaillent sur l'Île de Hull se prononcent en plus grande proportion pour le scénario A (14 %) et sont moins nombreux que la moyenne à choisir le scénario B (43 %).

Choix de la variante

Puis, les répondants ayant choisi le scénario B ou C pouvaient indiquer si leur choix se portait sur une des variantes en particulier, puisque plusieurs options sont considérées pour ces scénarios.

Pour le scénario B, les trois variantes proposées sont :

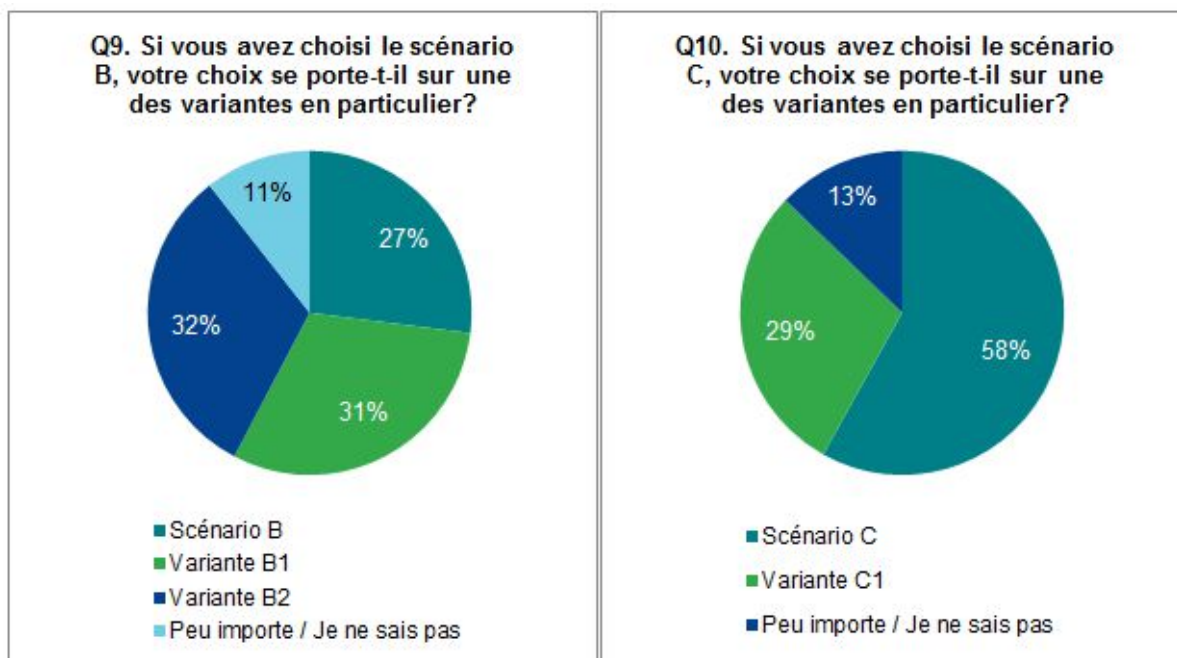
- Le scénario B : chemin d'Aylmer et boulevard Alexandre-Taché;
- La variante B1 : utilisation du boulevard Lucerne en arrière de l'UQO;
- La variante B2 : utilisation du pont Champlain pour les services à destination d'Ottawa.

Pour le scénario C, deux variantes sont possibles :

- Le scénario C : utilisation du boulevard des Allumettières sur toute sa longueur;
- La variante C1 : utilisation du chemin McConnell et du boulevard du Plateau.

En ce qui concerne le scénario B, les avis sont partagés quant aux variantes. 27 % préfèrent le scénario B, 31 % la variante B1 et 32 % la variante B2. 11 % n'ont pas d'avis sur la question.

Dans le cas du scénario C, la majorité soit 58 % des répondants se prononcent pour le scénario C et 29 % pour la variante C1. 13 % ne se prononcent en faveur d'aucune variante en particulier. Le scénario C est plus populaire parmi les résidents du district de Lucerne (76 %) alors que la variante C1 obtient la faveur de 60 % des résidents du district du Plateau.



Raisons du choix

Les 37 répondants qui se sont prononcés en faveur du scénario A ont sélectionné les raisons suivantes :

Q11. Raisons citées pour le choix du scénario A	Nombre de mentions
C'est le moins coûteux.	19
Le tracé passe à proximité de mon domicile.	15
Il dessert mieux les milieux de vie (commerces et résidences).	12
Il n'y a pas besoin d'investir plus dans le transport collectif.	12
Il aurait peu d'impacts sur les résidences.	11
Il dessert mieux les pôles d'emploi et d'études.	10
Les stations sont plus accessibles à pied et à vélo.	9
Aucun autre scénario ne me convient.	7
Autres raisons :	
Il est plus flexible pour modifier l'offre selon la demande.	2
Des infrastructures parallèles dans l'ouest feraient concurrence au Rapibus.	1
Le prolongement du Rapibus le long de la voie ferrée serait le meilleur choix.	1

Les 232 répondants dont le choix s'est porté sur le scénario B ont cité les raisons suivantes :

Q11. Raisons citées pour le choix du scénario B	Nombre de mentions
Il dessert mieux les pôles d'emploi et d'études.	161
Il semble être le plus rapide.	150
Il dessert mieux les milieux de vie (commerces et résidences).	140
Il contribuerait à la revitalisation du chemin d'Aylmer et de la rue Principale.	128
Les stations sont plus accessibles à pied et à vélo.	117
Le tracé passe à proximité de mon domicile.	104
L'accès à Ottawa me convient mieux.	61
Aucun autre scénario ne me convient.	15
Le tracé ne passe pas à proximité de mon domicile, j'aurais moins de nuisances liées au passage des véhicules.	10
Autres raisons :	
<ul style="list-style-type: none"> • Les gens qui ont choisi d'habiter près de la rue Principale ou d'Alexandre-Taché l'ont fait en raison de l'accès au transport en commun. Ils l'utilisent davantage. • La distance est plus courte. • Ça réduirait la congestion sur Taché. • Ce serait l'option la plus accessible avec les infrastructures actuelles (trottoirs). • Cela amènerait des touristes dans le Vieux-Aylmer. • C'est plus agréable d'attendre une correspondance sur la rue Principale. • Il desservirait mieux l'écoquartier Connaught et le futur village urbain de Brigil. • J'utilise des Allumettières en auto, je veux que les autobus utilisent d'autres routes. 	<p>3</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>1</p> <p>1</p> <p>1</p> <p>1</p>

Les 135 répondants en faveur du scénario C justifient leur choix par les raisons suivantes :

Q11. Raisons citées pour le choix du scénario C	Nombre de mentions
Il semble être le plus rapide.	90
Il peut accommoder plus facilement un tramway.	81
Il dessert mieux les milieux de vie (commerces et résidences).	74
Il aurait peu d'impacts sur les résidences.	69
Le tracé passe à proximité de mon domicile.	68
Il dessert mieux les pôles d'emploi et d'études.	48
Les stations sont plus accessibles à pied et à vélo.	27
Le tracé ne passe pas à proximité de mon domicile, j'aurais moins de nuisances liées au passage des véhicules.	10
Aucun autre scénario ne me convient.	7

Q11. Raisons citées pour le choix du scénario C	Nombre de mentions
Autres raisons :	
• La population est en forte croissance dans ce secteur.	3
• Ça permettrait de soulager l'axe Aylmer-Taché qui est très congestionné.	2
• C'est un axe conçu pour les grands volumes.	1
• Ça réduirait la congestion sur des Allumettières.	1

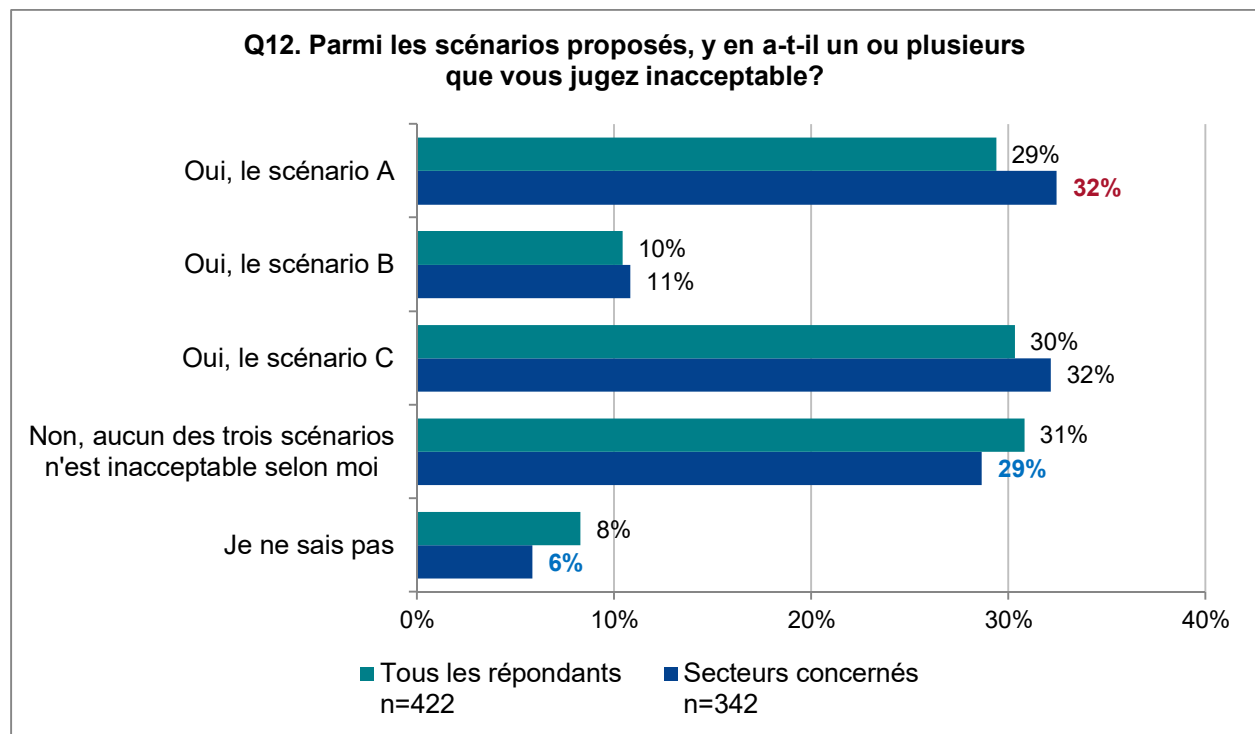
Scénarios jugés inacceptables

Les répondants pouvaient aussi indiquer s'ils jugeaient un ou plusieurs des scénarios proposés inacceptables, et pour quelles raisons.

31 % des répondants considèrent qu'aucun scénario n'est inacceptable, et 8 % ne se prononcent pas sur la question.

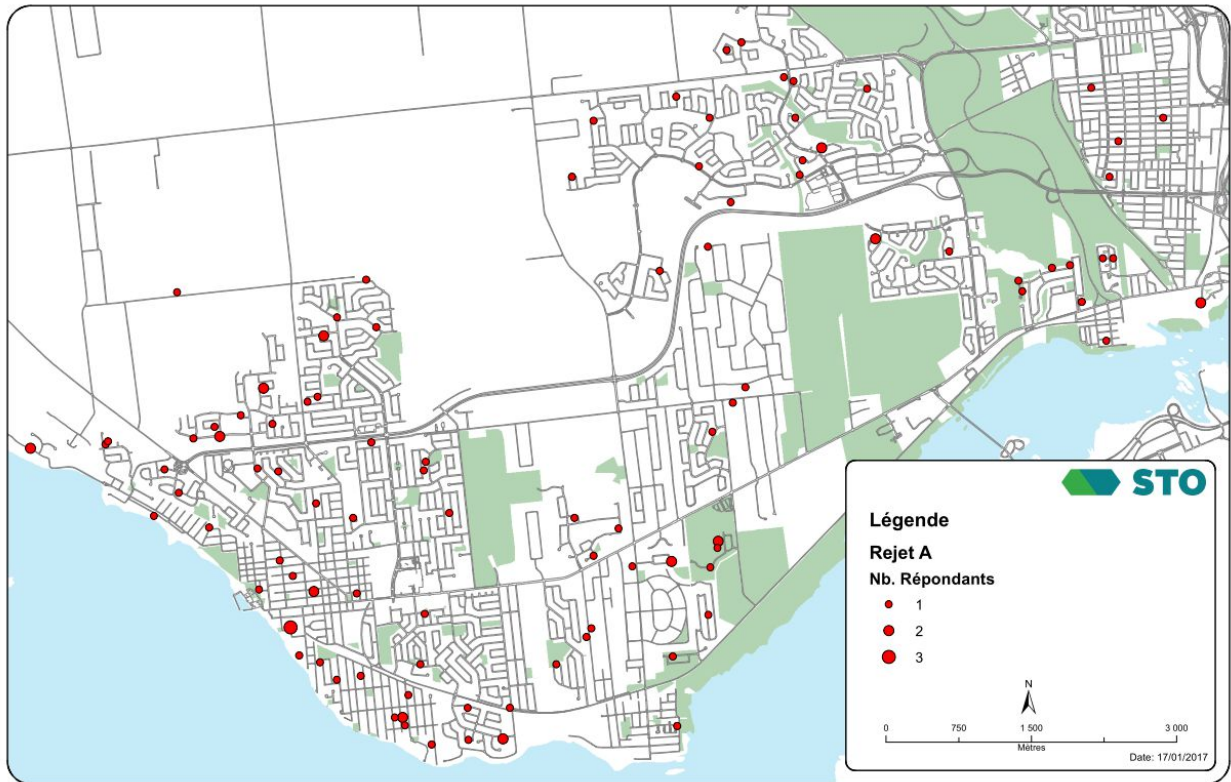
61 % des répondants ont donc exprimé le rejet d'un ou plusieurs scénarios :

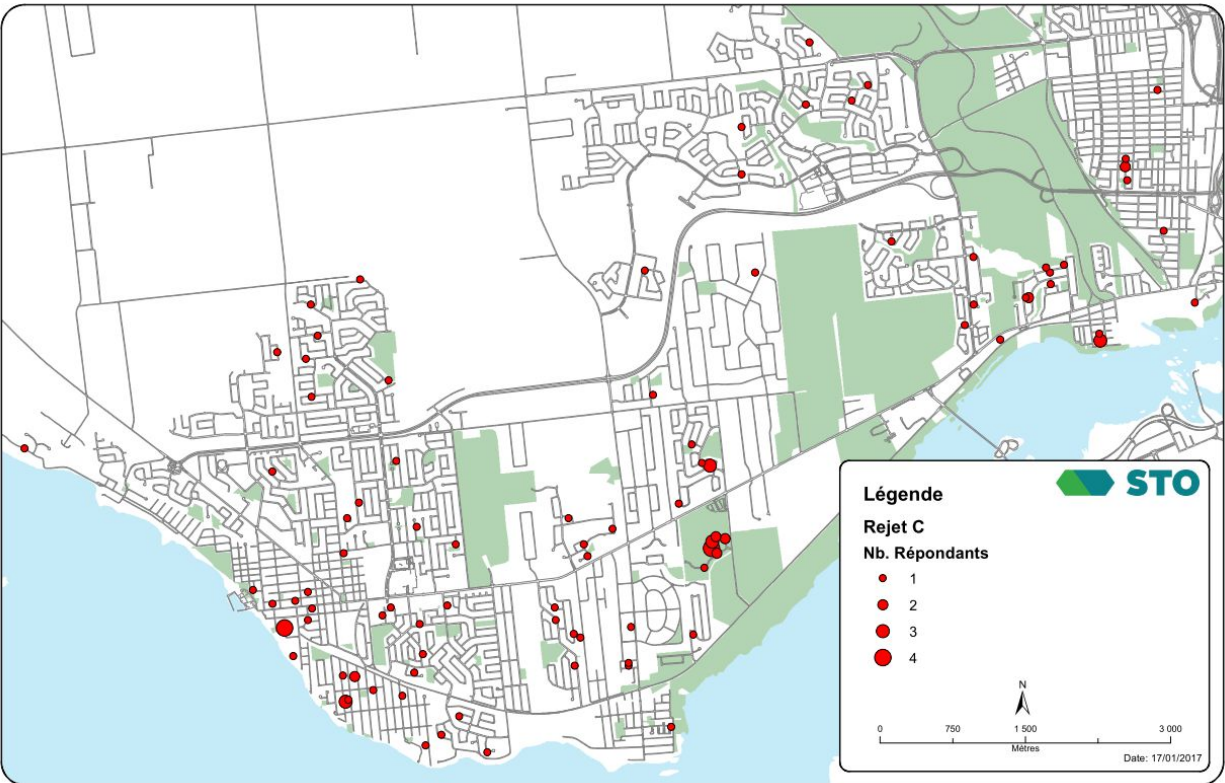
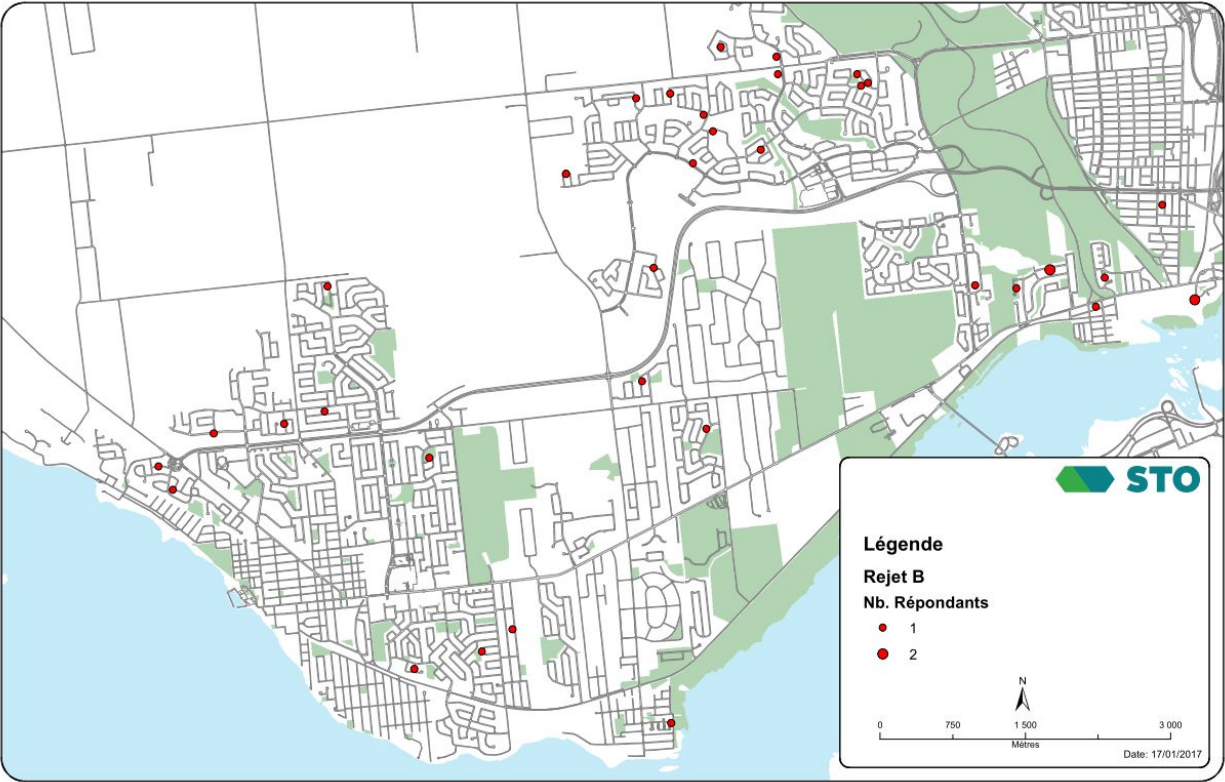
- **29 % jugent le scénario A inacceptable.**
- **10 % des répondants s'opposent au scénario B** (B2 uniquement pour un des répondants).
- **30 % considèrent le scénario C inacceptable.** À noter que 3 répondants s'opposent à la variante C seulement, et 3 autres à la variante C1 seulement.



On note des différences significatives selon les districts. Ainsi, **43 % des résidents de Deschênes jugent le scénario C inacceptable, tandis que 25 % des résidents du Plateau s'opposent au scénario B**. Ces derniers sont aussi plus nombreux à ne rejeter aucun scénario (43 %).

Les cartographies des répondants ci-après illustrent ces tendances de façon plus précise.





Raisons du rejet d'un ou plusieurs scénarios

Les raisons citées par les 124 répondants qui jugent le scénario A inacceptable sont les suivantes :

Q13. Raisons citées pour le rejet du scénario A	Nombre de mentions
Il ne répond pas aux besoins à long terme / à la croissance de la population.	47
Il n'améliorerait pas la performance du transport en commun.	41
Le système actuel est à pleine capacité.	26
Les autobus seront toujours pris dans la congestion.	23
Il faut développer le service sur des Allumettières / dans le Plateau.	12
Le système actuel est désuet / obsolète.	11
Il ne permettra pas de réduire la congestion.	6
Il n'aura pas d'impact positif pour l'environnement.	6
Il y a trop de congestion sur Aylmer-Taché.	4
La circulation des autobus aura un impact sur les résidents.	4
Le système n'aura pas d'effet structurant / ne permettra pas la revitalisation.	4
Il est nécessaire d'offrir des services distincts vers Hull et Ottawa.	3
Le scénario n'améliore pas les liens vers les autres secteurs de Gatineau.	2
Il augmenterait les coûts d'exploitation.	1
Le système avantage les usagers de Hull.	1

Le réseau actuel est trop congestionné. Les améliorations liées à la priorisation des autobus aux feux de circulation ne suffiront pas. L'augmentation de la fréquence des autobus ne crée que de la circulation supplémentaire et est peu propice à l'amélioration de l'efficacité et du temps de transport.

La création de nouveaux axes et infrastructures dédiés exclusivement au transport en commun permettra d'assurer un positionnement compétitif envers l'utilisation de la voiture. Elle permettra également de mieux gérer les axes de circulation automobile.

Nous devons voir plus loin que de simples modifications, les efforts pour réduire les gaz à effet de serres nécessitent de grands investissements publics et la réduction de l'auto solo au centre-ville.

Je comprends bien que des éléments du scénario A se retrouvent dans les autres scénarios proposés. Pour moi, le scénario A représente des mesures palliatives à court terme pour permettre à la STO de maintenir sa vitesse commerciale dans l'ouest de la ville, qui sera fortement en péril au cours des prochaines années avec la croissance démographique envisagée. Le scénario A est urgent en attendant que les autres scénarios se réalisent (horizon 10-15 ans).

Les 44 répondants qui rejettent le scénario B mentionnent les raisons suivantes :

Q13. Raisons citées pour le rejet du scénario B	Nombre de mentions
Le boulevard Taché est trop étroit et congestionné.	19
Le scénario ne dessert pas le nord d'Aylmer et le Plateau.	17
Le boulevard Taché est résidentiel, la circulation des autobus et les travaux affecteraient les résidences et les commerces.	5
Il faut des services express pour Aylmer qui ne font pas d'arrêts sur Taché.	3
Le boulevard des Allumettières est plus approprié.	3
Il ne faut pas privilégier un secteur plutôt qu'un autre (ni B ni C).	2
Le parcours n'est pas assez direct.	2
Il ne faut pas emprunter le pont Champlain car l'accès est congestionné et cela résulterait en une baisse de fréquence pour le secteur Hull (rejet de B2 seulement).	1

Taché est loin des nouveaux quartiers, au nord (Jardins-Lavigne, Front et Plateau). Les résidents doivent donc traverser toute la ville d'Aylmer, ou encore descendre de Saint-Raymond pour avoir accès à un service "standard".

Le vieux boulevard Taché est trop étroit, déjà congestionné. Le milieu de vie serait encore plus perturbé. Cet axe a atteint ses limites de développement. Des Allumettières est neuf et permettrait plus de développement à moyen terme (tramway).

On doit absolument développer le service sur des Allumettières. La population à proximité de cet axe a grandement augmenté et continuera de le faire au cours des prochaines années avec les projets domiciliaires qui continuent.

Enfin, les 128 répondants qui s'opposent au scénario C citent les arguments suivants :

Q13. Raisons citées pour le rejet du scénario C	Nombre de mentions
Le trajet passe trop loin de la plupart des résidents / des quartiers plus au sud.	43
Le boulevard des Allumettières n'est pas propice à la marche.	30
Les trajets seront trop longs, pas assez directs.	27
Il n'y a pas assez de population / de densité à proximité.	16
Le scénario ne permet pas de soutenir le développement des quartiers existants.	16
Le boulevard des Allumettières est déjà congestionné / la congestion serait aggravée.	15
Il ne dessert pas les générateurs de déplacements, tels que l'UQO, les pôles culturels ou de santé.	10
Il n'y a pas de commerces aux abords / les quartiers ne sont pas mixtes.	8
Le scénario favoriserait l'étalement urbain.	7
Il ne permet pas de connexion avec l'ouest d'Ottawa.	6

Q13. Raisons citées pour le rejet du scénario C	Nombre de mentions
Il est inacceptable d'élargir la route ou d'augmenter la circulation dans le parc de la Gatineau.	6
Les carrefours giratoires seraient difficiles à franchir ou non-sécuritaires.	6
Ce scénario ne permettrait pas de répondre aux autres besoins que le navettage.	5
Le scénario est trop coûteux.	4
Il aurait un impact négatif sur la qualité de vie des résidents du quartier Wright.	3
Il ne faut pas privilégier un secteur plutôt qu'un autre (ni B ni C).	2

Les usagers du TC sont souvent ceux qui peuvent s'y déplacer à pied en quelques minutes. Le scénario C viendrait structurer le système de transport en commun autour d'un axe (les Allumettières) beaucoup plus difficile d'accès pour les piétons, et où les quartiers résidentiels sont moins denses. Il faut miser sur la rue Principale et le boulevard Taché qui présentent une concentration d'activités commerciales et de résidences, et où la trame urbaine est plus favorable aux piétons (ex: rues quadrillées).

L'arrimage de cet axe avec le Rapibus et la ligne de la Confédération me semble compliqué et peu efficace. Le développement du réseau dans l'ouest doit cadrer dans une vision à long terme du transport en commun de la région.

On reste cloisonné dans une vision principalement orientée vers le développement et le service des banlieues au lieu de soutenir la densification démographique de communautés déjà construites. Ça témoigne d'une vision très limitée d'amener un travailleur de son domicile à son emploi (et vice-versa)... et cela laisse peu d'espace aux autres types de trajets qu'une personne peut faire (épicerie, rendez-vous médicaux, activités communautaires, etc.).

Primarily serves low density area with low walk-on numbers (transfer required for most), whereas there is significant opportunity to increase density (and ridership) along Principale/Aylmer/Taché corridor. Encourages even more suburban sprawl northward. Requires significant portion of population to go north to Allumettières before heading east toward major employment centres, which will increase commute times. Significant obstacles to address route through Gatineau Park and roundabouts in Hull.

Cet axe encourage l'utilisation de la voiture pour avoir accès au TC. Cette option nécessiterait probablement qu'on aménage des parc-o-bus, et donc l'utilisation de terrains en bordure d'un axe de transport en commun rapide, ce qui me semble aller à l'encontre des objectifs du schéma d'aménagement de créer des milieux de vie durables et complets. Cette option ne remet pas en question la place omniprésente de la voiture en ville et ne concorde pas avec la forme urbaine. La logique veut qu'un système performant de TC passe là où vivent les gens, et non en plein champ.

Another bridge going across Gatineau Park is unacceptable. Also, east of Gatineau Park to St Joseph the city only got the social license to build Allumettières by promising to beautify and make the road not too much like a highway through the Wrightville neighborhood. Having it be more than 4 lanes in this section is unacceptable.

Modes de transport

Attributs du mode

En ce qui concerne le mode, les répondants étaient tout d'abord questionnés sur les trois attributs les plus importants pour eux parmi une liste de onze propositions.

Quatre attributs se détachent nettement, avec des différences significatives entre les usagers et les non-usagers :

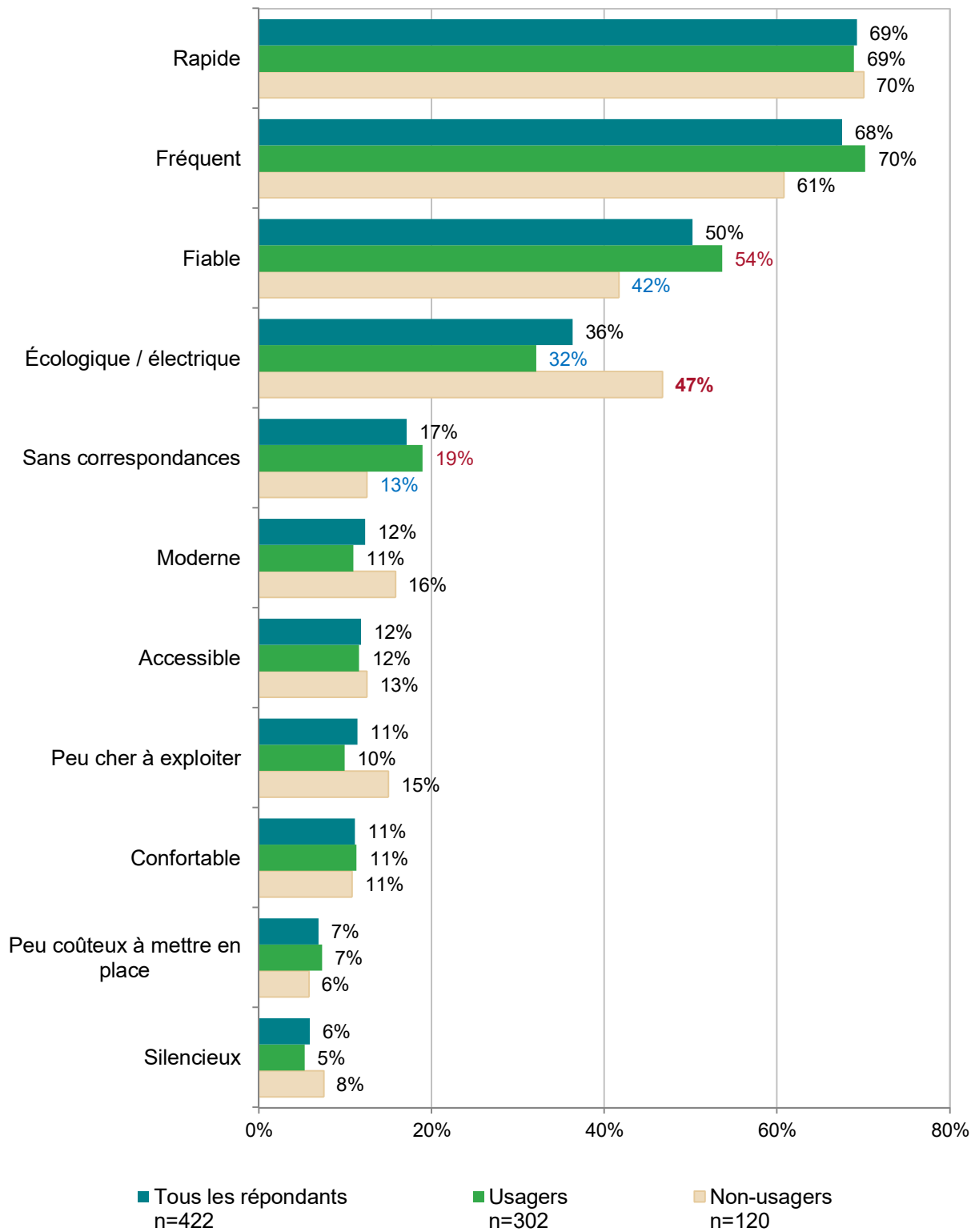
- Globalement, c'est la **rapidité** qui est recherchée par 69 % des répondants.
- Cependant, les usagers placent cette dernière après la **fréquence**, citée par 70 % d'entre eux, mais seulement 61 % des non-usagers.
- La **fiabilité** fait partie des attributs les plus importants pour un répondant sur deux. Elle revient plus souvent chez les usagers (54 %) que les non-usagers (42 %).
- L'aspect **écologique ou électrique** du mode est cité par 36 % des répondants, soit 32 % des usagers, mais 47 % des non-usagers.

19 % des usagers souhaitent que le mode permette des déplacements sans correspondances, contre seulement 13 % des non-usagers.

Enfin viennent la modernité, l'accessibilité, le coût d'exploitation, le confort, le coût d'implantation et le niveau de bruit, qui sont parmi les trois attributs les plus importants pour 12 % à 6 % des répondants.

Les résultats pour l'ensemble des caractéristiques proposées sont présentés à la page suivante.

Q14. Parmi les adjectifs suivants, quels sont les trois attributs du mode de transport qui sont les plus importants pour vous?



Modes préférés

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

Le tramway est préféré par 47 % des répondants, alors que 39 % privilégient le SRB.

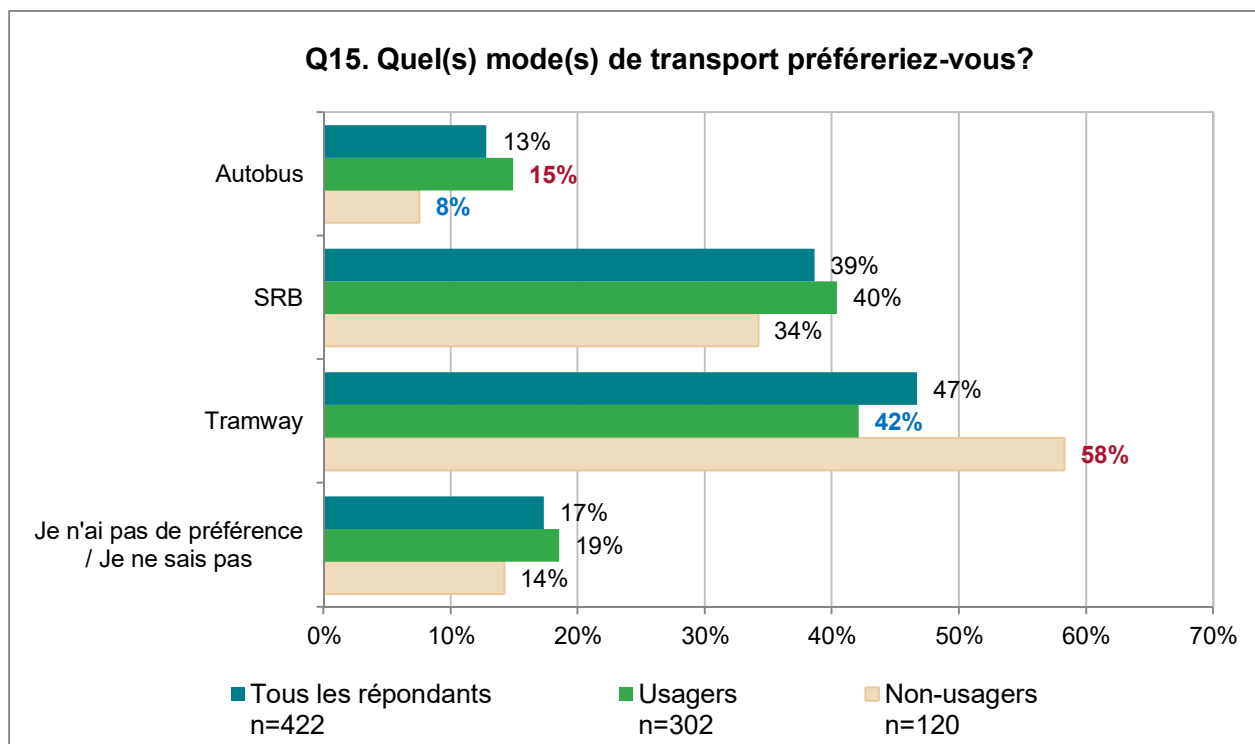
Là encore, on note une relation significative entre la réponse donnée et le profil d'utilisation du transport en commun. En effet, **c'est auprès des non-usagers que le tramway est le plus populaire**, avec 58 % de ce groupe se prononçant pour ce mode, contre 34 % pour le SRB. En revanche, **auprès des usagers, l'écart est mince entre le tramway et le SRB**, qui sont préférés respectivement par 42,1 % et 40,4 % d'entre eux.

Les usagers sont également plus nombreux à considérer l'autobus comme un mode souhaité (il est cité par 15 % des usagers contre 8 % des non-usagers), et à ne pas avoir de préférence ou d'opinion entre les trois modes (19 % contre 14 % des non-usagers).

Par ailleurs, les résidents du district d'Aylmer sont plus nombreux à préférer le tramway (67 %), alors que seuls 35 % des résidents du Plateau privilégient cette technologie.

À noter que les répondants pouvaient mentionner jusqu'à deux choix. 51 personnes soit 12 % des répondants ont sélectionné à la fois le SRB et le tramway.

11 répondants (3 %) ont sélectionné l'autobus et le SRB, et 2 (0,5 %) l'autobus et le tramway. Concernant ces deux derniers groupes, à la lecture des raisons citées, l'autobus était mentionné comme un mode complémentaire au SRB ou au tramway, et non comme le mode à implanter sur l'axe principal. Leurs commentaires ont donc été traités selon le mode principal choisi, soit le SRB ou le tramway.



Modes et scénarios

Il est intéressant de faire le lien entre le mode et le scénario choisi par les répondants.

Tout d'abord, si on considère les répondants qui ont exprimé une préférence pour un mode de transport en particulier, quels sont les scénarios choisis?

- Les répondants qui ont choisi l'autobus comme mode ont choisi à 35 % le scénario A (pourcentage significativement plus élevé que la moyenne) et à 32 % le scénario B (pourcentage significativement moins élevé).
- Ceux qui ont choisi le SRB se sont prononcés à 50 % pour le scénario B et sont significativement plus nombreux à opter pour le scénario C (39 %).
- Deux tiers des répondants qui préfèrent le tramway sont en faveur du scénario B.

	Autobus	SRB	Tramway	Pas de préférence / Ne sait pas	Total
Scénario A	35%	8%	3%	7%	9%
Scénario B	32%	50%	66%	52%	55%
Scénario C	28%	39%	28%	33%	32%
Je ne sais pas	6%	3%	4%	8%	4%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Les pourcentages sont calculés par rapport au nombre d'observations en colonne (modes).

On peut également étudier la relation inverse, c'est-à-dire la répartition des modes de transport selon le scénario choisi :

- Les répondants qui ont sélectionné le scénario A ont été 50 % à se prononcer pour l'autobus. Bien que ce scénario ne puisse accueillir un autre mode que l'autobus classique, 34 % sont en faveur d'un SRB et 16 % en faveur d'un tramway.
- 56 % des répondants qui ont choisi le scénario B y voient un tramway et 35 % un SRB. 16 % n'ont pas d'avis ou de préférence et 7 % sont en faveur de l'autobus traditionnel, un taux significativement inférieur à l'ensemble des répondants.
- Enfin, les répondants qui ont choisi le scénario C sont significativement plus nombreux à préférer un SRB (47 %). 41 % sont en faveur du tramway.

	Autobus	SRB	Tramway	Pas de préférence / Ne sait pas	Total
Scénario A	50%	34%	16%	13%	100%
Scénario B	7%	35%	56%	16%	100%
Scénario C	11%	47%	41%	18%	100%
Je ne sais pas	18%	24%	41%	35%	100%
Total	13%	39%	47%	17%	100%

Les pourcentages sont calculés par rapport au nombre d'observations en ligne (scénarios).

Raisons du choix

Voici les éléments cités par les répondants pour justifier leurs préférences de modes de transport :

	Tramway		SRB		Tramway ou SRB		Autobus		Total des mentions
Q16. Raison citée	145 répondants		112 répondants		51 répondants		40 répondants		
C'est un mode propre / écologique / électrique .	54	37%	11	10%	13	25%			78
Il est rapide .	37	26%	19	17%	14	27%			70
Il est fiable , il n'est pas affecté par la congestion routière.	39	27%	11	10%	12	24%			62
Les véhicules ont une plus grande capacité .	29	20%	11	10%	7	14%			47
Il est moins coûteux , plus facile à implanter.			34	30%			12	30%	46
C'est un mode de transport moderne .	25	17%	4	4%	6	12%			35
C'est efficace .	16	11%	9	8%	6	12%			31
Il est plus flexible et polyvalent, il permet de limiter les correspondances ou de faire des détours au besoin.			23	21%			7	18%	30
Il est plus confortable .	17	12%	3	3%	3	6%			23
Il est silencieux .	12	8%	4	4%	5	10%			21
Il permet de mieux s'arrimer avec le train léger à Ottawa.	20	14%							20
C'est une solution à long terme , et non temporaire.	15	10%			3	6%			18
Il est universellement accessible , on peut y embarquer des fauteuils roulants, des vélos.	12	8%	3	3%	2	4%			17
C'est un système structurant qui a un impact positif sur le développement urbain.	13	9%			2	4%			15
Les coûts d'opération sont moindres.	13	9%			2	4%			15
C'est un mode attrayant pour les non-usagers et les gens de l'extérieur.	11	8%			4	8%			15
Il est plus fréquent .	3	2%	4	4%	3	6%			10
C'est le système qui offre le meilleur rapport qualité-prix .			9	8%					9
Il s'intègre mieux dans l' espace urbain .	5	3%			3	6%			8
Il faut simplement développer le réseau d'autobus .							8	20%	8
Il ne requiert pas de nouvelles infrastructures .							7	18%	7
Il permet de desservir les gens près de chez eux , sans qu'ils aient à marcher trop longtemps ou à faire une correspondance.							5	13%	5

(Suite à la page suivante)

	Tramway		SRB		Tramway ou SRB		Autobus		Total des mentions
Q16. Raison citée	145 répondants		112 répondants		51 répondants		40 répondants		
Il est plus sécuritaire .	5	3%							5
Il faut profiter du financement du gouvernement fédéral .	5	3%							5
Cela permettrait la réfection / le réaménagement de la rue.	3	2%							3
Il nécessite de faire plus d' aménagement au profit du transport collectif et au détriment de l'auto.	3	2%							3
Il permet d' accéder plus facilement à Ottawa (sans infrastructures particulières).			3	3%					3
Il est plus esthétique , ne nécessite pas de lignes aériennes.			3	3%					3
Gatineau n'a pas assez de population et de densité pour un tramway.			3	3%					3
Le tramway a une vitesse commerciale faible .			3	3%					3
Il ne nécessite pas d'expropriations .							2	5%	2
L'ouest de Gatineau doit avoir sa part des investissements .	2	1%							2
Il peut s'arrimer facilement au Rapibus .			2	2%					2
Il favorise l' intermodalité .					2	4%			2
Il permet de réduire la congestion routière.					2	4%			2
Il contribuerait à l' image de Gatineau.	1	1%							1

Note : Les nuances de couleur illustrent les raisons les plus citées, du plus foncé au plus clair.

Citons quelques-uns des arguments mentionnés en faveur du tramway :

C'est une solution d'avenir: plus de capacité, plus moderne, plus confortable. Le tram aiderait à structurer le développement urbain et à faire la réfection des espaces le long du tracé. Comme l'a dit M. Ermatinger, c'est plus qu'un projet de transport - c'est un projet de ville!

Le tramway est un mode de transport beaucoup plus confortable (il n'est pas sensible aux nids de poule et aux autres imperfections de la route) et silencieux que l'autobus. Il est tout à fait accessible aux personnes à mobilité réduite, aux vélos... Il est électrique, donc beaucoup moins nocif que l'autobus. Il demande moins en coûts d'exploitation. De par son confort, il risque d'attirer beaucoup plus d'usagers du transport en commun que l'autobus. Puisqu'il est une infrastructure permanente, il saura attirer des investissements immobiliers importants autour de l'axe dans lequel il se situera.

Trams are typically separated from cars, the route is reliable and fixed, and trams can come with greater frequency.

Le système de transport actuel n'est plus adapté aux besoins de la population. Le meilleur moyen d'encourager les gens à utiliser le transport en commun serait de se tourner vers le futur et de mettre en place un réseau plus efficace tout en développant des zones résidentielles à haute densité tout le long du nouveau réseau.

Dans la mesure du possible, en fonction des besoins prévus et de la faisabilité technique/socio-économique, il faudrait éviter d'opter pour une solution temporaire et miser sur un projet d'avenir rassembleur et innovateur.

Je préfère le tramway dans l'absolu pour l'avoir utilisé dans de nombreuses villes en Europe et en Afrique, pour sa fiabilité et le fait qu'il puisse transporter plus de passagers qu'un autobus. Les vidéos expliquent que ce moyen de transport n'est pas la panacée et qu'il ne convient pas à toutes les villes, mais je n'ai pas les moyens de savoir s'il conviendrait à la population et à l'étendue de Gatineau. Vu que les Allumettières traversent le parc de la Gatineau, le tramway me semble préférable car moins polluant. Le service rapide par bus peut être efficace, mais s'il est réellement séparé de la circulation automobile. Or, si on prend l'exemple du Rapibus, il se retrouve dans la circulation à Ottawa comme les autres autobus.

Écologique. Par contre, je ne connais pas le système SRB, je serais intéressée à en apprendre plus sur le sujet. Je suis contre le système d'autobus qui encombre les routes et continue de polluer.

Quelques commentaires représentatifs en faveur du SRB :

Le SRB combine l'efficacité du tramway (voie réservée, fréquence élevée) avec l'interopérabilité et la flexibilité de l'autobus sur route (un seul type de véhicule, possibilité de détourner facilement les trajets).

Ce système a déjà fait ses preuves à Gatineau avec le Rapibus. Il est fiable. Il est flexible et polyvalent. Il est facile à arrimer à ce qui est déjà en place.

Moins de pollution visuelle que le tram et plus rapide que le bus.

Bien que le tram capture plus mon imagination, les investissements nécessaires, l'emprise prévue et les coûts d'implantation me semblent trop élevés. Un système rapide par bus électrique pourrait être un compromis acceptable, surtout s'il permettait de se connecter au Rapibus actuel et d'utiliser ses installations d'entreposage et d'entretien. Ce choix repose également sur la prémisse d'une revitalisation de façade à façade de l'emprise.

BRT is flexible and cost is lower and quicker to implement than a tram. Although I am open to a tram, I prefer any solution between the two that gets service improved as soon as possible.

Voici quelques-unes des raisons citées par les répondants qui ont sélectionné à la fois SRB et tramway :

Permet d'offrir un service rapide et fréquent. Assure une vision à long terme de développement des transports en commun pour l'ouest de la ville de Gatineau et structure l'aménagement du territoire.

Ces modes répondent à mes critères privilégiés : mode de transport moderne, écologique et silencieux si électrique.

Trams are a reliable and time-tested transportation modality. BRT is an interesting option that might be easier for Gatineau to implement.

Leur plus grande capacité permettra de répondre aux besoins à moyen et long terme.

Larger, comfortable vehicles in dedicated right-of-ways would maximize the perception of reliability and speed. If these systems can be designed in a manner by which the travel times are consistent and reliable, it would certainly help raise the perception of the quality of transit and be more encouraging to new users.

Commentaires généraux

À la question 17, les répondants pouvaient exprimer tout autre commentaire en lien avec l'étude. 232 commentaires ont été reçus et analysés. Puisqu'ils abordent des sujets très divers, ils ont été regroupés en grands thèmes qui sont détaillés au besoin.

Q17. Thème abordé	Nombre de mentions
Lien avec Ottawa	55
<ul style="list-style-type: none"> • Mieux intégrer les services de la STO et ceux d'OC Transpo • Offrir des services distincts vers Hull et Ottawa en permettant une correspondance avec le train léger <ul style="list-style-type: none"> ○ par le pont Champlain ○ par le pont Prince-de-Galles ○ ailleurs qu'au centre-ville (emplacement non précisé) • Offrir une desserte plus rapide du centre-ville d'Ottawa • Inquiétude face à la réduction de la fréquence si des services distincts sont offerts • Utiliser un seul mode de transport sur les deux rives • Offrir un service en boucle pour relier Gatineau à Ottawa • Offrir un lien Aylmer – Kanata par traversier (comme le SeaBus) 	14 13 13 6 4 2 2 2 1
Nécessité d'investir pour favoriser le transport en commun	39
<ul style="list-style-type: none"> • Le réseau actuel est saturé, il faut investir dans un nouveau système pour diminuer les temps de parcours. • Il faut s'appuyer sur un axe fort / rapide (SRB ou tramway) avec une desserte locale par autobus. • Il faut favoriser le transport en commun au détriment de l'automobile. • Il faut trouver une solution aux goulots d'étranglement sur Taché. • La solution n'est pas d'ajouter plus d'autobus sur la route. 	17 11 6 5 5
Questionnements ou incompréhensions concernant l'étude	19
<ul style="list-style-type: none"> • Suggestions de parcours considérés dans les avenues de solutions et non-retenues, notamment le boulevard de Lucerne • Questionnements sur l'appui ou l'opposition des partenaires concernant certaines options étudiées • Perception que le pont Prince-de-Galles ne fait pas partie des options étudiées • Questionnement sur le bien-fondé de la pondération des critères • Perception que le tramway n'est pas un mode de transport considéré • Questionnement sur la raison d'être du scénario A • Questionnement sur le calcul des prévisions d'achalandage • Perception que les études ne servent à rien 	8 3 3 2 2 1 1 1
Pour la mise en place d'un tramway	18
<ul style="list-style-type: none"> • Performance, efficacité • Investir maintenant pour le long terme • Moteur pour l'économie, le tourisme, pour attirer des événements d'envergure • Permet de réduire la congestion • Innovation • Coûts d'opération • Accessibilité • Pas de justification 	5 3 3 2 2 1 1 3

Q17. Thème abordé	Nombre de mentions
Contre le scénario C / des Allumettières	17
<ul style="list-style-type: none"> • Il ne dessert pas la population / les quartiers mixtes d'Aylmer-Taché • Le parcours serait trop long. • Le transport en commun doit soutenir l'économie locale. • La desserte de l'UQO est primordiale. • Le scénario compromettrait le développement du quartier Connaught. • Il faut freiner l'étalement urbain. 	6 3 3 2 2 1
Accès aux stations et intermodalité	14
<ul style="list-style-type: none"> • Faciliter l'accès aux stations et/ou aux véhicules pour les vélos • Intégration de pistes cyclables au projet • Proximité et sécurité des cheminements piétonniers aux stations • Favoriser la combinaison du transport collectif et du transport actif 	6 5 4 1
Pour le scénario C / des Allumettières	10
<ul style="list-style-type: none"> • Il desservirait mieux le Plateau. • C'est un axe plus central. • Il permettrait de réduire la congestion sur Aylmer-Taché et Lucerne. • Ajouter des voies réservées sur Allumettières, retirer les carrefours giratoires • C'est un axe plus rapide, moins d'intersections. • Tenir compte des nouveaux développements résidentiels 	4 2 2 2 1 1
Tenir compte des impacts environnementaux	10
Tenir compte du financement disponible au provincial et au fédéral	10
Souhait d'avoir des services express pour Aylmer	10
Tenir compte des retombées économiques et du potentiel de revitalisation	9
Éloges sur l'étude, la planification à long terme, les scénarios	9
Questionnements sur la capacité / l'historique de gestion de projet de la STO	9
Nécessité d'agir rapidement	9
Faire de l'accessibilité universelle une priorité	7
Opposition à des investissements majeurs dans le transport en commun	7
Besoin de stationnements / parcs-o-bus	6
Tenir compte du rapport qualité-prix, apporter les plus grandes améliorations au moindre coût	6
Mettre en place une combinaison de scénarios	5
Tenir compte des impacts résidentiels	5
<ul style="list-style-type: none"> • Minimiser le bruit dans les zones résidentielles • Limiter la circulation sur Taché à la desserte locale • Opposition à l'utilisation du pont Prince-de-Galles et du corridor adjacent au terrain de soccer de l'UQO • La construction de murs anti-bruit aux abords d'Allumettières dans le Vieux-Hull enlaidirait encore davantage le quartier. 	2 1 1 1
Inquiétude face à l'augmentation possible du nombre de correspondances	5

Q17. Thème abordé	Nombre de mentions
Importance de la simplicité et de la facilité d'utilisation du réseau	3
Contre la mise en place d'un tramway	3
Ne pas réduire le nombre de voies pour les voitures	3
Ne pas augmenter (réduire) les tarifs	2

Notes :

- 36 commentaires portaient au moins partiellement sur le réseau en place actuellement et/ou sur des modifications à apporter à certains horaires ou parcours à court terme. Ces commentaires ont été considérés mais ne sont pas présentés dans le présent rapport.
- 18 commentaires portaient sur la consultation et sont traités dans la section suivante.

Voici quelques-uns des commentaires reçus :

Il faudrait trouver un moyen de joindre rapidement et efficacement :
 1) le centre-ville de Gatineau à partir de l'axe chemin d'Aylmer-Taché et
 2) le pré Tunney, pour permettre une correspondance efficace avec le futur train de la confédération et ainsi permettre l'accès plus rapide à Ottawa.

I like the idea of separating routes to downtown Gatineau and downtown Ottawa, as the current system adds a lot of commuting time for those travelling to downtown Ottawa.

Je m'étonne de constater que le pont Prince de Galles ne fait pas partie des itinéraires potentiels, surtout si l'axe Taché était privilégié. Ce serait un endroit idéal pour que les gens puissent avoir une correspondance avec l'O-Train et cela permettrait de désengorger la rue Wellington où circulent BEAUCOUP trop d'autobus de la STO!
 J'espère que cet oubli n'est pas un signe que l'électrification du transport en commun sur l'axe du chemin d'Aylmer et du boul. Taché n'est pas une priorité à la STO.

Essentiellement, le service par autobus est adéquat sur une base très locale et pouvant circuler dans des quartiers peuplés.
 En général, la STO se doit de passer à un niveau supérieur tout en réduisant le temps en transit et en déplaçant plus de passagers. Un autobus peut recevoir de 65 à 70 personnes alors qu'un tramway ou SRB peut accueillir trois ou quatre fois ce nombre.

The current bus system from Plateau takes so long to get me to and from work that I drive instead, which it seems like a lot of others do. This causes much more traffic for a short drive and it shouldn't take that long. Changing something now before the population grows much more in the Plateau area is a great idea rather than waiting for it to get harder. Finding something sustainable and efficient and that will take care of the residents for the next 30 years is much more important than costs.

Il est important que la STO et la ville se compromettent totalement dans le transport collectif. Les demi-mesures pour ménager les automobilistes ne sont pas une solution, et ne l'ont jamais été. Sans la détermination d'installer un système rapide, efficace, agréable et complet, le processus ne sera qu'un échec. Mettre la priorité sur le transport collectif ne doit pas seulement être de belles paroles politiques, mais bien une volonté de construire un système où les gens voudront prendre le transport collectif, celui-ci étant plus efficace et moins dispendieux que leur automobile.

Comme pour toute ville moderne, Gatineau a besoin d'une épine dorsale en matière de transport en commun, un système central rapide, confortable, écologique, régulier comme l'est le métro à Montréal, par exemple (où, une fois rendu à la station on n'a plus à se préoccuper des intempéries non plus). Un système de tramway se rendant directement au centre-ville d'Ottawa (par le pont Prince-de-Galles et/ou le pont Chaudière), et passant par le chemin d'Aylmer ou en utilisant le tracé de l'ancien tramway qui se rendait à Ottawa, semble donc une avenue importante à considérer. Les autobus ne régleront jamais le problème de congestion croissant à proximité du pont Champlain et le long du chemin d'Aylmer / Alexandre-Taché.

Pas de fortune inutile devrait être mise dans le transport en commun.

Pourquoi continuer d'étudier Allumettièrre malgré l'opposition du MTQ?
Pourquoi étudiez-vous le statu quo avec le scénario A?
Pourquoi ne parlez-vous pas de coûts réels pour la STO et la Ville en prenant en compte les différentes structures de financement par mode; qui paie pour les autobus et qui paie pour le tramway?
Les experts présents lors du forum de septembre étaient fort intéressants.

The time to invest in LRT infrastructure is now. The current government is green-friendly, and will contribute to investment in infrastructure that Gatineau needs. If Plateau keeps expanding at the rapid rate that it currently is, congestion (from buses and/or cars) will be inevitable. An LRT station located somewhere in Plateau, with a park and ride lot and dedicated buses, would be my preferred choice.

Les trois scénarios semblent tous être une bonne initiative. Je sens que Gatineau est à l'écoute des usagers des transports en commun.

Je serais TRÈS déçue de voir un transport sur des Allumettières. Si on propose un système de Rapibus par des Allumettières, je cesserais de prendre l'autobus et j'essaierais de faire du covoiturage. Il faudrait absolument prendre le temps de faire une étude sérieuse du tramway, étant donné les fonds qui pourraient être disponibles des gouvernements fédéral et provincial en ce moment.

Il faut apprendre des erreurs du Rapibus.

Gatineau could be the future of public transit by implementing a tram service. All residents would be able to use a tram, without excluding populations with reduced mobility. An efficient system improves mobility of all residents, not simply the non-disabled. Accessibility needs to be your first priority in all decisions, starting immediately.

Je pense qu'il est primordial de considérer l'impact sur les temps de trajet de tous les modes de transports. Je suis inquiet qu'on privilégie tellement le transport en commun que le nombre de voies pour les voitures soit tellement réduit que ça crée des bouchons épouvantables.

J'aime particulièrement l'idée de séparer les lignes pour les centres-villes, vu le nombre déraisonnable d'autobus sur les petites routes des deux centres-villes. En utilisant le pont Champlain et le train à Ottawa on réduirait énormément le nombre d'autobus au centre-ville.

Le scénario du boulevard des Allumettières est le moins intéressant à mon avis. Il ne servirait aucunement à revitaliser des quartiers commerciaux (exception faite de la rue Saint-Joseph), puisque les centres commerciaux à proximité du boulevard n'ont pas été conçus à l'échelle humaine : la marche n'y est pas facilitée et ce sont des espaces vraiment peu attrayants sur le plan esthétique. Le scénario retenu ne doit pas seulement faciliter le transport pendulaire. Il doit permettre d'aller voir un spectacle au centre culturel du Vieux Aylmer, de s'arrêter faire quelques courses ou prendre un cours de yoga sur le chemin de retour. Il doit faciliter une vie enrichissante au-delà du métro, boulot, dodo.

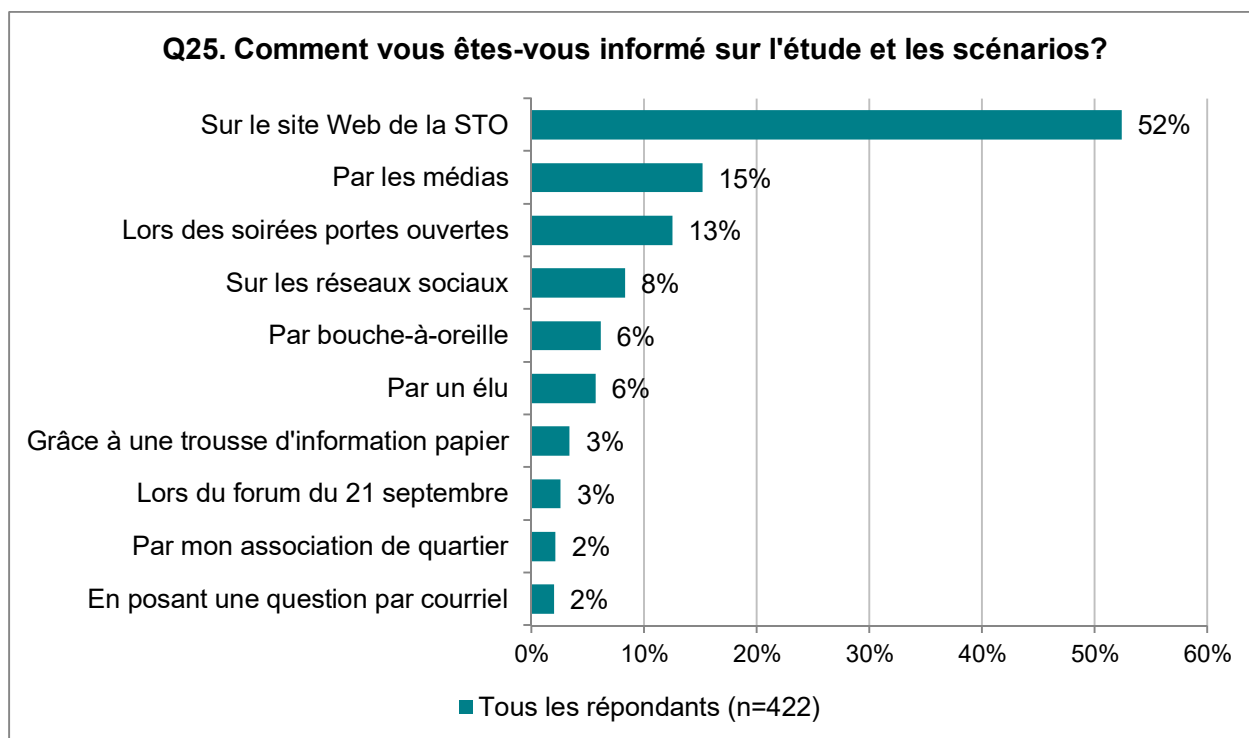
La combinaison d'un mode pour l'axe Aylmer / Taché et d'un mode pour l'axe Allumettières (avec ou sans Plateau) serait vraiment intéressante. De cette façon, on répondra aux besoins pour les 40 à 50 prochaines années.

Je ne crois pas qu'un tramway convienne à notre ville. Oui l'idée est romantique, mais dans l'état actuel des choses, sa concrétisation serait très complexe et coûteuse. De plus, comme ce mode occasionnerait plusieurs transferts, je doute qu'ultimement, il soit populaire.

Appréciation de la consultation

Moyens d'information

Les répondants ont utilisé plusieurs moyens pour s'informer sur l'étude et les scénarios. Seuls 52 % disent avoir consulté le site Web de la STO. Ensuite viennent les médias (15 %), les soirées portes ouvertes (13 %), et les réseaux sociaux (8 %).

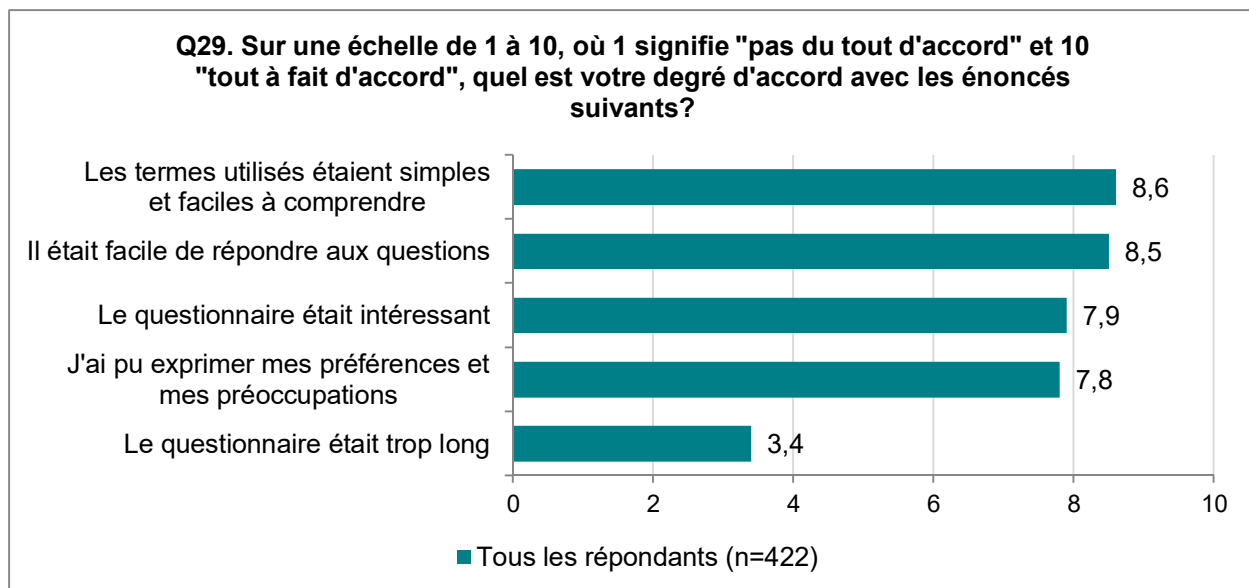


Satisfaction quant à la consultation

Les répondants accordent une note moyenne de satisfaction de 7,3 sur 10 quant à l'information disponible sur le site Web de la STO (Q28). 75 % d'entre eux donnent une note de 7 et plus.

Parmi les 54 répondants ayant participé aux soirées portes ouvertes, la moyenne de satisfaction est de 6,7 sur 10 (Q27).

Le questionnaire est jugé satisfaisant par la majorité des répondants et n'a généralement pas été considéré comme trop long (voir les résultats détaillés à la page suivante).



Commentaires sur la consultation

126 répondants ont fourni des commentaires à propos de la consultation.

Thème	Nombre de mentions
Remerciements et éloges	48
<ul style="list-style-type: none"> • Remerciement pour la consultation • Appréciation de la consultation en ligne • Éloges concernant le forum et la disponibilité des vidéos en ligne • Éloges concernant le questionnaire de consultation • Éloges concernant la tenue de soirées d'information dans les quartiers concernés 	46 7 5 3 1
Demande de prendre en compte les résultats de la consultation et de faire connaître leur impact dans les choix et les recommandations	26
<ul style="list-style-type: none"> • Demande de prendre en compte les résultats de la consultation • Questionnement ou scepticisme sur la prise en compte de l'avis des citoyens • Demande de communiquer sur la façon dont les résultats de la consultation ont été pris en compte 	14 9 4
Critiques concernant le processus de consultation	17
<ul style="list-style-type: none"> • Il n'y avait pas assez d'informations, notamment sur les scénarios (coûts, temps de trajet), les projections. • La consultation n'a pas été assez publicisée, ou aurait dû être associée à la Ville et non à la STO pour rejoindre plus de citoyens. • Les soirées d'information n'étaient pas des consultations. • Les vidéos des présentations n'ont pas été traduites en anglais. • L'information était difficile à trouver sur le site Web. 	8 4 2 2 1

Thème	Nombre de mentions
Critiques concernant le questionnaire de consultation	15
<ul style="list-style-type: none"> • Les questions étaient trop fermées. • La question sur la pondération des critères était difficile à répondre. • Certains répondants ont dû recommencer car il semble que le système laissait seulement un certain temps pour répondre au questionnaire. • Le questionnaire n'était pas très convivial. • Le questionnaire était compliqué, surtout pour les non-usagers. • La méthodologie utilisée pour certaines questions est mise en doute. • La question du pont utilisé n'était pas abordée. • La photo utilisée pour le SRB pouvait prêter à confusion. 	<p>9</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>2</p> <p>1</p> <p>1</p> <p>1</p> <p>1</p>
Incompréhensions ou informations non trouvées	7
<ul style="list-style-type: none"> • Perception que le tramway ne fait pas partie des options étudiées, ou questionnement sur les scénarios pour lequel il est étudié. • Perception que 12 avenues de solution étaient encore à l'étude, ou que les avenues de solutions non-retenues et les raisons de leur rejet n'ont pas été publiées (elles étaient incluses dans la foire aux questions). • Perception que le questionnaire n'était disponible qu'en anglais (le lien direct vers le questionnaire en français a malheureusement été partagé par certaines personnes sur les réseaux sociaux, au lieu du lien vers le site de la STO). • Perception qu'il n'y a pas de concertation avec la Ville d'Ottawa. 	<p>4</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>1</p>
Demande de publier les résultats de la consultation	7
Demande de tenir des consultations aux prochaines étapes du projet	5
Demande de communiquer davantage sur le projet	3

Voici quelques-uns des commentaires reçus concernant la consultation :

Merci pour la consultation. Du bon travail. J'aimerais voir les résultats détaillés du questionnaire. Par exemples quelles sont les priorités des répondants? Quel est le mode privilégié? Merci.

Le poids du processus de consultation dans la prise de décision finale reste encore très flou. Quel poids à notre input? Est-ce que les voix citoyennes sont considérées seulement dans les premières phases de planification? Ou serons-nous consultés de façon régulière à mesure que le projet fait son chemin?

Le questionnaire est bon - par contre, il demeure limité pour un apport autre que sur les options proposées.

La STO semble faire de véritables efforts pour consulter la population. Les infos en ligne sont complètes. Bravo, c'est bien apprécié.

Est-ce que l'opinion du public sera vraiment prise en compte?
Est-ce que le public sera informé de la décision vers laquelle tend la STO?
Comment (après le fait ou en cours de processus)?
Quel est le niveau de discussion pour une collaboration étroite entre OC Transpo et la STO, car il est certain que les avantages pour tous les résidents de la région seraient une meilleure intégration des services des 2 zones!

Le questionnaire était bien *designé* pour nous mettre dans les souliers de la STO qui doit rencontrer plusieurs objectifs dont certains sont contradictoires!

Il manquait un document TRÈS important : les scénarios qui n'ont pas été retenus et les raisons de leur rejet.
Il manquait également une évaluation approximative des coûts pour les scénarios proposés. C'est comme acheter une maison, on nous demande seulement sur quel terrain sans connaître les coûts du terrain et de la résidence...

La consultation cadre trop les réponses.
Les critères d'évaluation sont trop fermés.

Je souhaiterais qu'il y ait des communications aux citoyens d'Aylmer pour les informer des résultats de la consultation ainsi que pour toutes les étapes ultérieures du processus. Je souhaiterais aussi que cela se fasse le plus rapidement possible afin qu'il y ait enfin un service de transport en commun rapide entre Aylmer et Ottawa.

Il est difficile de donner son avis sur les options par manque d'information sur les différences entre celles-ci. Est-ce que les coûts à long terme sont plus chers, est-ce que le temps de trajet sera plus long, etc.

Pas tout à fait confiance au processus et à son honnêteté, la STO ne semble pas démontrer suffisamment d'ambition, ni l'intention de collaborer avec OC Transpo pour réellement améliorer le service. Le processus paraît biaisé.

Je trouve que le processus a été bien mené. J'ai participé à la pré-consultation avec le panel des usagers au début de l'été et j'ai vu que les commentaires des participants du panel ont clairement été tenus en compte dans la présentation du matériel de communications et pour le format de la consultation. Même si je n'ai pas pu assister au Forum, j'ai beaucoup apprécié pouvoir visionner les vidéos. La seule chose est que j'aurais tenu cette consultation en l'identifiant moins à la STO et davantage à la Ville de Gatineau puisque je connais beaucoup de monde, même des usagers, qui associent malheureusement la STO uniquement à son rôle d'"opérateur d'autobus" et qui, parce qu'ils ne perçoivent pas le rôle que joue la STO dans la planification urbaine, n'ont pas prêté attention à la consultation.

Mémoires et prises de position

En marge de la consultation auprès des citoyens, la STO a également reçu ou pris connaissance de trois mémoires et prises de position:

- L'organisme **Action vélo Outaouais** a participé à la consultation à travers un mémoire envoyé le 13 novembre 2016. Il a ainsi exprimé son souhait qu'une voie cyclable utilitaire soit construite en bordure de l'axe de transport qui sera choisi, et que l'intermodalité transport collectif-vélo soit favorisée par plusieurs services et aménagements (voir annexe C).
- L'**Université du Québec en Outaouais (UQO)** a soumis un mémoire le 1^{er} décembre 2016. L'institution souhaite que le réseau soit « rapide, efficace et disponible », que son développement « se fasse dans un plan général de développement durable » et qu'il soit intégré à « un développement visionnaire, tourné vers l'avenir ». Elle exprime également l'importance que le pavillon Alexandre-Taché, où les activités de l'UQO seront amenées à être regroupées, soit desservi adéquatement. Ainsi, le scénario B/B1 est « le scénario préférentiel et optimal pour l'UQO », qui précise que la variante B1 « est particulièrement intéressante, parce qu'elle permettrait un arrimage du nouveau système de transport collectif dans l'ouest au Rapibus existant, et ce, directement sur le campus consolidé de l'UQO ». Le mémoire est disponible en annexe D.
- Enfin, le **Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO), Transport 2000 et Équiterre** ont demandé « que des investissements majeurs soient mis en place [...] pour assurer le développement de l'offre de transport en commun axée sur l'innovation pour l'ouest de la Ville de Gatineau » à travers un communiqué émis le 22 décembre 2016. Celui-ci est reproduit à l'annexe E.

Conclusion et pistes de réflexion

À la lumière des résultats de la consultation publique, il apparaît que **des investissements majeurs dans le transport collectif sont vivement souhaités par les répondants**, qu'ils soient présentement usagers ou non. En effet, une grande majorité des répondants, et particulièrement les résidents des secteurs concernés par l'étude, sont d'avis qu'un nouveau système est nécessaire, afin d'améliorer la qualité des déplacements, de répondre à la croissance de la population, de réduire l'impact environnemental et d'inciter les résidents à utiliser le transport collectif.

La population a de grandes attentes envers ce futur système de transport en commun, particulièrement en termes de performance. Elle souhaite pouvoir le considérer comme une alternative compétitive à l'automobile. Plusieurs répondants expriment d'ailleurs dans leurs commentaires une certaine insatisfaction quant au réseau actuel. Certains jugent les temps de trajet trop long, les parcours trop sinueux, les arrêts trop nombreux, ou les mesures préférentielles insuffisantes. Selon plusieurs, le réseau actuel est saturé et ne peut être amélioré par l'ajout de mesures ponctuelles, tel que proposé dans le premier scénario. Ainsi, **le scénario A ne convainc que 9 % des répondants et 29 % d'entre eux le jugent inacceptable.**

De la même façon, **la grande majorité des répondants souhaite un mode de transport évolué**, qui soit propre, rapide, fiable, et à plus grande capacité. Dans l'ensemble, 39 % souhaitent voir un système rapide par bus (SRB) dans l'ouest, alors que 47 % des répondants se prononcent en faveur du tramway. On perçoit dans les commentaires un certain engouement pour ce dernier, considéré comme attrayant grâce à son caractère moderne et écologique, et à une perception, fondée ou non, de rapidité. Il est à noter que cette technologie est plus populaire parmi les non-utilisateurs du transport en commun ayant participé à la consultation. Les usagers semblent quant à eux moins attachés à un mode de transport en particulier, et davantage préoccupés par la fréquence, la rapidité et la fiabilité du service. Le mode est vu par plusieurs comme un outil qui peut permettre d'accomplir ces différents objectifs, à partir du moment où toutes les mesures sont prises pour faciliter sa circulation. Cependant, **l'attractivité du tramway et son association à l'efficacité et au confort sont des facteurs à considérer.**

Au-delà du mode, c'est bien **le lien avec Ottawa qui est la principale préoccupation de nombreux répondants.** Dans le contexte régional, ce lien est évidemment crucial pour l'ensemble des gatinois. Des services directs vers le centre-ville ainsi qu'une connexion au train léger plus à l'ouest sont largement souhaités. Selon la configuration de réseau et le mode de transport choisis, la fréquence des services et le nombre de correspondances requises seront des enjeux importants. Bien que la question n'ait pas été directement abordée dans la consultation, le choix des ponts qui seront empruntés pour la traversée à Ottawa fait aussi l'objet de nombreux commentaires.

Plusieurs répondants soulèvent également d'autres inquiétudes, telles que la facilité et la sécurité de **l'accès aux stations à pied ou à vélo**, et les **impacts résidentiels.**

Les **enjeux de développement durable** sont par ailleurs largement présents dans les commentaires. Les répondants souhaitent que le transport en commun participe à la **lutte contre les émissions de gaz à effet de serre**, non seulement en contribuant à réduire l'usage de l'automobile et la congestion routière, mais aussi en diminuant sa propre empreinte écologique par l'utilisation de véhicules non-polluants. De plus, la nécessité de l'**accessibilité universelle** au transport collectif et sa contribution à la **vitalité économique** sont mises de l'avant par plusieurs.

De nombreux répondants affirment d'ailleurs que l'enjeu du projet dépasse la simple question de la mobilité des résidents, et mettent en évidence le **lien entre transport en commun et aménagement du territoire**.

Cette notion se manifeste particulièrement dans les raisons citées en faveur d'un axe fort sur Aylmer-Taché, qui contribuerait selon plusieurs à la revitalisation urbaine et au développement de milieux de vie complets et compacts. D'ailleurs, **le scénario B ressort comme le plus rassembleur** puisque 55 % des répondants l'estiment le plus bénéfique pour l'ensemble de la population de l'ouest de Gatineau, et seuls 10 % des répondants s'y opposent.

Il faut cependant noter que cette option est défendue en grande majorité par les répondants qui résident au sud du secteur Aylmer et de part et d'autre de cet axe, tandis que **le nord du secteur concerné par l'étude privilégie un axe fort sur des Allumettières**, avec une variante sur le boulevard du Plateau pour les résidents de ce quartier. Chacun semble penser que la population et la densité de son quartier militent en faveur d'un axe fort à proximité de son lieu de résidence.

Même si l'étude indique clairement que l'ensemble du réseau ne pourrait pas converger vers un seul corridor et que des services seraient offerts sur les deux axes quel que soit le scénario choisi, **la polarisation des réponses indique que le choix d'un scénario occasionnera nécessairement des déceptions**.

Certaines **contradictions** se dégagent à travers les réponses données, notamment **entre l'exigence de performance du transport en commun et la réticence à lui donner sa place** pour lui permettre de fonctionner efficacement. En effet, les répondants sont généralement prêts à convertir des voies automobiles en voies réservées mais sont plus partagés quant à la conversion d'autres types d'espaces ou terrains.

Il apparaît donc que la STO doit continuer à **démontrer que les investissements en faveur du transport collectif bénéficient à tous**, même aux automobilistes, et que d'éventuelles réductions de voies pour les voitures ne signifient pas pour autant une aggravation de la congestion, comme de nombreuses études l'ont prouvé à travers le monde. Ceci est particulièrement vrai dans le contexte où l'avènement des voitures électriques et autonomes amène certains à questionner la nécessité d'investir et de mettre en place des infrastructures permanentes pour le transport collectif.

Enfin, la STO doit également s'évertuer à **garder la confiance des usagers et des citoyens**. Des perceptions négatives du projet Rapibus et une mauvaise compréhension de la démarche en cours peuvent alimenter une certaine défiance à l'égard de la capacité de la STO à prendre les meilleures décisions, à faire preuve d'ambition, et à mener de grands projets. Il doit également être clair pour la population que la disponibilité de financement des gouvernements provincial et/ou fédéral n'occulte pas la nécessité de mettre en place le projet le plus avantageux au meilleur coût possible et que la STO doit suivre la méthodologie qui lui est imposée.

Il est donc crucial de **continuer à communiquer sur le projet**, la méthodologie de l'étude, le poids de la consultation, les contraintes et les obligations auxquelles la STO est soumise et le pourquoi des décisions afin de gagner la confiance et le soutien des citoyens.

Annexe A

Information sur l'étude

Étude pour un système de transport collectif performant dans l'ouest de Gatineau



Consultation publique
Préparer la mobilité de l'avenir dans l'ouest de Gatineau

Du 17 octobre au 13 novembre

Appel à tous : n'attendez plus, informez vous et exprimez-vous!

Description du projet

La Société de transport de l'Outaouais (STO) réalise une étude afin d'identifier le système de transport collectif qui répondra le mieux aux besoins de déplacements des résidents de l'ouest de Gatineau et qui contribuera au développement de la ville selon la vision du schéma d'aménagement.

Informez-vous dès maintenant! La consultation publique se poursuit jusqu'au 13 novembre 2016.

Pour s'informer. Pour s'exprimer.

- [S'informer sur l'étude et les scénarios](#)
- [S'exprimer sur les scénarios](#)
- [Foire aux questions](#)

Comprendre le contexte et les enjeux de l'étude

Le 21 septembre dernier, la STO a tenu un forum où plusieurs conférenciers ont présenté les grands enjeux liés au transport en commun et à l'étude en cours.

Visionnez les vidéos ou consultez les présentations ou leurs résumés!

Transport et territoires : un mariage de raison?

Paul Lewis, Doyen et professeur - Faculté d'aménagement - Université de Montréal

[Regarder la vidéo de la présentation](#)

[Consulter la présentation](#)

[Lire le résumé de la conférence](#)

Vision du développement de la Ville de Gatineau

Catherine Marchand, Directrice de l'urbanisme et du développement économique - Ville de Gatineau

[Regarder la vidéo de la présentation](#)

[Consulter la présentation](#)

[Lire le résumé de la conférence](#)

Coordonner transport et urbanisme dans la région d'Ottawa-Gatineau : contexte et enjeux de gouvernance et de planification métropolitaines

Mario Gauthier, Professeur au Département des sciences sociales - UQO

[Regarder la vidéo de la présentation](#)

[Consulter la présentation](#)

[Lire le résumé de la conférence](#)

S'informer sur l'étude et les scénarios

Informez-vous en ligne : retrouvez ci-dessous toute l'information sur l'étude

L'étude pour un système de transport collectif performant dans l'ouest de Gatineau

L'objectif de l'étude, les étapes réalisées, en cours et à venir, les enjeux actuels et futurs ainsi que les trois scénarios retenus ont été présentés lors du forum le 21 septembre dernier.

Consultez la vidéo et les documents de cette conférence :

Avancement de l'étude de l'ouest

Sandrine Poteau, Chargée de projet aux stratégies et développement - STO

[Regarder la vidéo de la présentation](#)

[Consulter la présentation](#)

[Lire le résumé de la conférence](#)

Les scénarios proposés et les critères d'évaluation

>> [Consultez les scénarios proposés](#)

N.B. Sur les cartes, le pont du Portage est représenté aux fins d'illustration seulement. La recommandation finale pourrait porter sur les ponts Prince-de-Galles, des Chaudières, du Portage, Alexandra ou McDonald-Cartier.



>> [Consultez les critères d'évaluation](#)

Les modes de transport possibles

Autobus et tramway : mythes et réalités

Vincent Ermatinger, Vice-président adjoint / Transport, Québec - WSP

[Regarder la vidéo de la présentation](#)

[Consulter la présentation](#)

[Lire le résumé de la conférence](#)

S'exprimer sur les scénarios

Répondez au questionnaire

Prenez le temps de consulter l'information ci-dessus, en particulier la description des scénarios, ainsi que la foire aux questions, puis remplissez le questionnaire. Vous avez jusqu'au dimanche 13 novembre pour le compléter.



>> [Répondre au questionnaire en ligne dès maintenant.](#)

Vous pouvez aussi [prendre connaissance du questionnaire avant d'y répondre \(PDF\)](#).

Nous vous encourageons à utiliser la version en ligne du questionnaire. Toutefois, s'il ne vous est pas possible de le faire, plusieurs options s'offrent à vous :

Imprimez le questionnaire en téléchargeant la [version PDF](#) ou demandez une copie imprimée du questionnaire en appelant le Service des relations avec la clientèle au 819 770-3242.

Faites-nous parvenir votre questionnaire complété avant le 13 novembre :

- Par courrier adressé à :
STO - Direction développement, marketing et communication
100A - 10 rue Noël
Gatineau QC J8Z 3G5
- Par télécopieur au 819 966-0145
- Dans l'un de nos quatre [Points de service](#)

Foire aux questions

[Consultez la foire aux questions qui ont été posées par les participants lors du forum sur l'étude de l'ouest.](#)

Vous n'avez pas trouvé la réponse à votre question? Contactez-nous par courriel à l'adresse enquetes@sto.ca.

Transport et territoires : un mariage de raison?

Paul Lewis

Doyen et professeur à la Faculté d'aménagement
Université de Montréal

Territoires et transports : des liens significatifs?

Il y a une relation bidirectionnelle entre transports et aménagement :

- Notre façon d'occuper le territoire conditionne les modes de transport que l'on choisit.
- Notre façon de développer les systèmes de transport conditionne l'occupation du territoire. Par exemple, un échangeur autoroutier facilite l'implantation d'un centre commercial, et c'est l'accès facile, notamment en transport en commun, qui permet aux centres-villes des grandes métropoles d'avoir une telle densité.

Peut-on se servir des systèmes de transport pour changer nos façons d'organiser l'espace urbain? **C'est de plus en plus difficile de modifier nos modes d'urbanisation par un investissement dans les transports :**

- Il y a une forme d'inertie : la ville de demain est déjà en grande partie construite;
- Dans les régions métropolitaines, l'accessibilité est déjà forte, partout sur le territoire. Les réseaux de transport sont bien développés, bien distribués, notamment les réseaux routiers;
- L'accessibilité n'est qu'un des facteurs des choix de localisation (individus ou entreprises).

Peut-on miser sur le transport collectif pour changer la ville? **L'effet structurant du transport en commun n'est pas automatique.** Il y a beaucoup d'exemples, mais aussi beaucoup de contre-exemples : à Montréal, il a fallu attendre 40 ou 50 ans pour qu'il y ait du développement autour de certaines stations de métro. **Au mieux, on ne fait que déplacer des activités.** Il y a plusieurs raisons à cela :

- La part de marché du transport collectif est généralement faible. Elle est de 20 % environ à Ottawa-Gatineau, ce qui signifie que 80 % des déplacements se font en automobile. Donc ce n'est pas parce qu'on construit une infrastructure de transport collectif que la mobilité va changer de façon significative;
- La ville est pour l'essentiel conçue pour l'automobile;
- Les réseaux sont généralement structurés pour desservir quelques pôles (dont le centre-ville);
- La densité n'est pas valorisée par tous.

TOD : opérationnaliser les liens transports-territoires

C'est la banlieue qui est en train de se transformer. Partout en Amérique du Nord, **la banlieue se densifie :**

- Demande croissante pour des habitats denses;
- De nouveaux modèles d'habitat sont proposés.

Les principaux facteurs de la densification des banlieues sont les suivants :

- Prix (accès à la propriété);
- Changements démographiques (jeunes ménages et *empty nesters*);
- Modes de vie;
- Délocalisation des emplois.

Une des façons d'opérationnaliser les liens entre transport et aménagement est le TOD (*transit-oriented development*), qui est un quartier construit autour d'un point d'accès au transport collectif, avec une concentration de résidents, d'emplois et d'activités, pour augmenter l'achalandage du transport en commun et favoriser les transports actifs.

Le TOD est un concept séduisant :

- Pour les opérateurs de transport collectif :
 - Créer de l'achalandage : permet d'augmenter le nombre de personnes à proximité des stations (réduire les ruptures de charge et la durée des déplacements);
 - Réduire les coûts pour transporter les usagers;
 - Là où les quartiers possèdent les caractéristiques des TOD, le transport collectif fonctionne.
- Pour les résidents :
 - Un meilleur accès au transport collectif à haut niveau de service;
 - Un meilleur accès aux services (dans le quartier et ailleurs);
 - Des coûts réduits de mobilité.

Les quartiers TOD ont souvent un impact moindre que prévu sur la mobilité :

- Les services offerts dans les aires TOD ne suffisent pas :
 - Les résidents ne font pas tous leurs achats dans les commerces de leur quartier;
 - Les résidents apprécient les services de proximité, mais ils sortent souvent de leur quartier pour obtenir des services, même lorsque ces services sont disponibles à proximité.
- La structure des réseaux de transport collectif ne favorise que quelques zones :
 - Les réseaux doivent permettre aux résidents de se rendre là où ils le désirent : il faut relier les origines et les destinations, les *lignes de désir*;
 - Notre capacité à donner un service concurrentiel sur toutes les destinations est restreinte.
- Le niveau de service du transport collectif est insuffisant, notamment en dehors des heures de pointe.

Une ville nouvelle à inventer

Comment peut-on faire pour que le lien entre transport et aménagement soit plus favorable à l'utilisation du transport collectif? On est face à deux grands choix extrêmes :

- 1^{er} choix : on veut une ville fondée sur l'automobile. C'est le modèle classique des villes américaines d'après-guerre, c'est le statu quo.
- 2^e choix : on veut une ville fondée sur l'utilisation accrue du transport actif et collectif.

La ville du transport collectif et actif est possible, mais elle est difficile à mettre en place. Il y a 3 conditions pour y arriver :

- Il faut **investir massivement dans les réseaux de transport collectif**
 - Le transport collectif doit être une véritable solution concurrentielle (temps, etc.) : un défi immense, dans une ville pensée pour l'automobile;
 - Tout retard à les développer confirme notre dépendance automobile.
- Mais ce n'est pas suffisant. Il faut aussi **revoir les avantages accordés à l'automobile**, notamment en faisant en sorte que les gens paient le coût réel de l'utilisation de l'automobile (augmenter le prix, réduire la capacité des routes et des stationnements).
- Il faut **aménager la ville autrement** : densité + mixité + compacité.

Cette vision est à définir sur l'ensemble du territoire d'une région métropolitaine pour obtenir une *transit metropolis*, c'est-à-dire une région métropolitaine qui est favorable au transport collectif.

En conclusion, **il est inefficace d'investir dans le transport collectif pour redéfinir la forme urbaine, si nous n'agissons pas en même temps sur la forme urbaine et sur la place de l'automobile.**

Coordonner transport et urbanisme dans la région d'Ottawa-Gatineau : contexte et enjeux de gouvernance et de planification métropolitaines

Mario Gauthier

Professeur au Département des sciences sociales
Université du Québec en Outaouais (UQO)

Le phénomène de la métropolisation

Une métropole, pour tout le monde, c'est une grande ville. On retient souvent le critère d'un million d'habitants.

Avec la mondialisation des économies, le développement économique, social et culturel passe de plus en plus par les grandes métropoles mondiales. Celles-ci sont structurées en réseau et interconnectées. La structure interne des métropoles change : ce sont des « aires métropolitaines » où l'on retrouve un centre principal et des centres secondaires.

La région d'Ottawa-Gatineau possède toutes les caractéristiques d'une région métropolitaine. Celle-ci possède un centre historique qui est compact et dense, des zones suburbaines plus diffuses, des zones industrielles, commerciales, résidentielles. L'espace social est fragmenté.

3 grands enjeux et défis

1. La gouvernance métropolitaine

La question de la mobilité est importante pour assurer le développement économique, social et culturel. Avec la préoccupation des changements climatiques, l'enjeu de la mobilité durable est majeur.

Les acteurs institutionnels qui interviennent dans la question du transport et de l'urbanisme sont nombreux : la Ville de Gatineau, la Ville d'Ottawa, la Commission de la capitale nationale (CCN), la STO, OC Transpo, les gouvernements provinciaux du Québec et de l'Ontario, et le gouvernement fédéral. À ceux-ci s'ajoutent la société civile, la population, et les utilisateurs du transport collectif. Personne ne peut agir seul. Il faut une coordination entre ces acteurs. Il faut générer un intérêt commun.

La planification fait l'objet d'une multitude de plans et politiques : le Plan de la capitale du Canada, la stratégie interprovinciale de transport collectif pour la région de la capitale nationale, le Plan officiel et le Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa, le Schéma d'aménagement et de développement et le Plan de déplacement durable de la Ville de Gatineau, etc.

De grands thèmes sont récurrents dans tous ces documents de planification : la mobilité durable, la marche, le vélo, le transport en commun, le développement de communautés axées sur le transport en commun, la création de milieux de vie de qualité, denses, mixtes, compacts, la gestion de la croissance urbaine et le contrôle de l'étalement urbain.

2. La planification collaborative

Les théories du « *collaborative planning* » nous disent qu'il faut **aller vers un mode de planification plus concerté entre les acteurs institutionnels, la société civile, le grand public et les utilisateurs des services.** Il faut construire l'intérêt général et la seule façon de le faire, c'est par l'interaction des acteurs.

Un exemple de planification collaborative est la stratégie interprovinciale de transport collectif pour la région de la capitale nationale. Les cinq piliers de cette stratégie sont :

- Des communautés orientées sur le transport en commun;
- La priorité à l'usager;

- L'exploitation;
- Les infrastructures;
- La gouvernance.

En ce qui concerne la gouvernance, la stratégie recommande des actions à court, moyen et long terme :

Court terme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre en place un organisme de planification tripartite chargé de la coordination ▪ Mettre en place un conseil consultatif et de suivi conjoint ▪ Élaborer des protocoles de collaboration en matière d'exploitation ▪ Organisme chargé de la supervision de l'exploitation du Connecteur des centres-villes
Moyen terme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en application du protocole de collaboration sur tous les plans de l'exploitation ▪ Mise en place de dispositifs conjoints d'orientation et de planification
Long terme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer un modèle de planification collaboratif

La stratégie indique que plusieurs modèles de gouvernance sont possibles, de la gouvernance adaptée aux besoins à une autorité décisionnelle unique. Aujourd'hui, on a une gouvernance adaptée aux besoins, où divers comités sont créés selon les besoins pour assurer la coopération et la coordination dans la planification, la mise en œuvre et l'exploitation. C'est un modèle de gouvernance souple et flexible, mais on peut se demander s'il est adéquat pour répondre aux problématiques de transport dans la région d'Ottawa-Gatineau.

3. La coordination transport-urbanisme et le financement des infrastructures de type TOD

Dans le schéma d'aménagement de la Ville de **Gatineau**, on prévoit développer **quatre types de TOD** (*transit-oriented development*), appelés **zones axées sur le transport en commun**, notamment le long du corridor Rapibus. Cependant, il y a encore plusieurs inconnues.

La même chose existe du côté d'**Ottawa** avec **trois types d'aménagements axés sur le transport en commun**. La Ville d'Ottawa est plus avancée dans la réalisation des quartiers. Des TOD sont notamment prévus autour des stations à l'est de la Ligne de la confédération.

Types d'aménagements / zones axés sur le transport en commun :

	TD1 : Secteur d'AATC à faible densité	TD2 : Secteur d'AATC à moyenne densité	TD3 : Secteur d'AATC à haute densité	
Ottawa (AATC – rayon de 800 m)	<ul style="list-style-type: none"> › Densité résidentielle minimal de 150 unités / hectare net › Densité non-résidentielle : COS=0,5 › Densité de 2-6 étages 	<ul style="list-style-type: none"> › Densité résidentielle minimal de 250 unités / hectare net › Densité non-résidentielle : COS=1 › Maximum de 20 étages 	<ul style="list-style-type: none"> › Densité résidentielle minimal de 350 unités / hectare net › Densité non-résidentielle : COS=1,5 › Maximum de 30 étages 	
	ZATC type 2	ZATC type 1	Pôle mixte	
Gatineau (ZATC – rayon de 700 m)	<ul style="list-style-type: none"> › Densité résidentielle minimal de 40 unités / hectare net › Densité non-résidentielle : COS=x › Maximum de x étages 	<ul style="list-style-type: none"> › Densité résidentielle minimal de 60 unités / hectare net › Densité non-résidentielle : COS=x › Densité de 4-14 étages 	<ul style="list-style-type: none"> › Densité résidentielle minimal de 80 unités / hectare net › Densité non-résidentielle : COS=x › Maximum de x étages 	Centre-Ville <ul style="list-style-type: none"> › Densité résidentielle minimal de 100 unités / hectare net › Densité non-résidentielle : COS=x › Densité de 8-15 étages

Un **arrimage des deux réseaux de transport en commun** a été proposé dans la stratégie interprovinciale, mais celui-ci peut se faire de toutes sortes de façons.

Vision du développement de la Ville de Gatineau

Catherine Marchand

Directrice de l'urbanisme et du développement économique
Ville de Gatineau

L'élaboration du schéma d'aménagement et de développement

La vision de développement de la Ville de Gatineau a été développée sur plusieurs années avec la participation des citoyens sous toutes sortes de formes (cafés urbains, consultations publiques, audience publique). La vision reflète donc les **orientations, les priorités, et les valeurs des citoyens de Gatineau**.

L'**arrimage entre l'aménagement du territoire et le transport** était un des objectifs visés par la démarche d'élaboration du schéma d'aménagement et de développement. À l'une des étapes d'élaboration du schéma, la Ville de Gatineau s'est notamment dotée d'outils pour simuler les impacts de différentes formes d'aménagement sur la mobilité et le choix du mode de transport.

Le schéma, qui est en vigueur depuis décembre 2015, comprend **cinq orientations d'aménagement** :

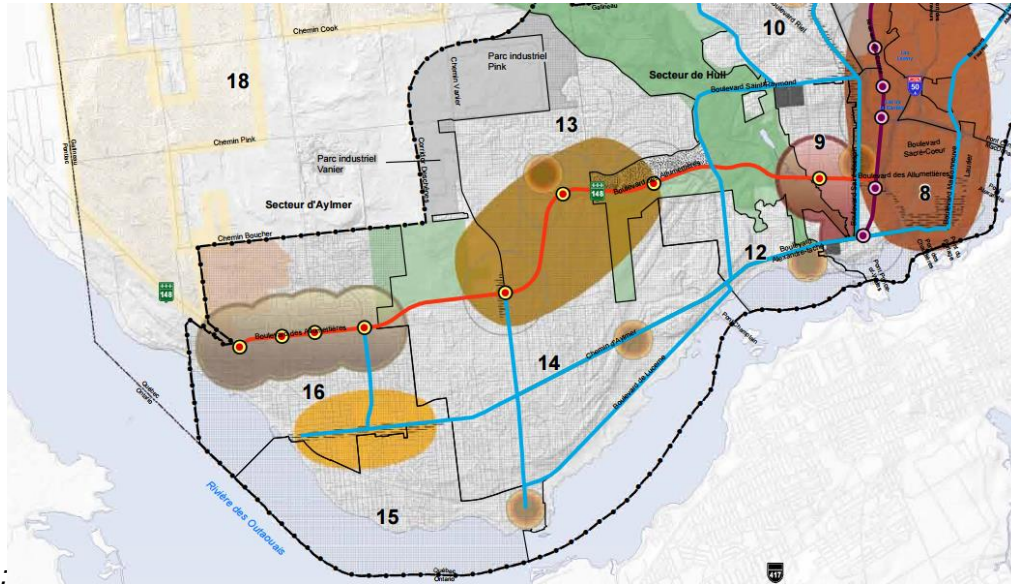
1. Gérer la croissance urbaine

On s'attend à ce que la croissance urbaine continue, même si c'est à un rythme moindre. Pour répondre à cette croissance, la Ville de Gatineau a défini les objectifs suivants :

- Structurer le territoire par la **consolidation des pôles existants** et la **création de nouveaux pôles le long des corridors de transport en commun rapide**;
- Gérer l'urbanisation selon les priorités d'aménagement : distinguer les aires de consolidation, où on veut compléter le développement, et les aires d'expansion urbaine, où on pourra éventuellement voir de nouveaux développements lorsqu'on aura répondu à la demande;
- Définir le périmètre d'urbanisation pour accueillir la croissance prévue d'ici 2051, soit une augmentation de 78 000 personnes et 47 000 ménages;
- Répartir équitablement les coûts de l'urbanisation et de l'optimisation des services.

La carte ci-après illustre cette notion de créer des pôles structurés, avec le pôle du centre-ville, et de nouveaux pôles autour des corridors existants et futurs de transport en commun rapide, pour **favoriser une concentration et une densification du développement**. On mise aussi dans ces corridors sur une **mixité des fonctions**. On veut s'éloigner de la ségrégation des fonctions dont nous avons hérité depuis les années 1950, c'est-à-dire du type d'aménagement du territoire où on habite, travaille, achète et se divertit à des endroits différents, puisque cela nous amène à être perpétuellement dans notre voiture pour exercer nos activités.

Organisation spatiale¹



2. Prioriser la mobilité durable

Prioriser la mobilité durable, ce n'est pas seulement investir dans des infrastructures ou donner accès des services. C'est surtout modifier nos façons de faire et de développer. Il faut travailler sur :

- le **transport collectif et actif**;
- les **liaisons interprovinciales** (un des grands enjeux auxquels on fait face est symbolisé par la rivière des Outaouais, qui est un liant mais aussi quelque chose qui nous sépare);
- et le **transport des marchandises**.

Dans les enjeux de transport auxquels nous faisons face, il faut noter que les besoins sont différents à Ottawa et à Gatineau. Alors que 40 % de la population active de Gatineau travaille à Ottawa, c'est seulement 5 % de la population d'Ottawa qui travaille à Gatineau. La pression n'est donc pas la même des deux côtés de la rivière.

3. Valoriser le patrimoine naturel et culturel

Le schéma introduit une vision globale, écosystémique, de la gestion des milieux naturels, avec trois objectifs :

- Adopter et mettre en œuvre un plan de gestion des milieux naturels;
- Appliquer la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables;
- Contribuer à la mise en œuvre de la gestion intégrée de l'eau par bassin versant.

Le patrimoine culturel est ce qui nous définit, ce qui contribue à notre identité. On doit le préserver, mais aussi le faire vivre, par les moyens suivants :

- S'assurer d'une gestion globale et cohérente des interventions en patrimoine;
- Connaître et reconnaître le patrimoine;
- Sensibiliser et favoriser l'appropriation citoyenne;
- Valoriser pour protéger et conserver le patrimoine;
- Travailler en partenariat et avec cohésion.

¹ Carte complète avec légende disponible au gatineau.ca.

Note : Le schéma d'aménagement identifie le boulevard des Allumettières comme pouvant devenir un axe structurant de transport en commun rapide. Si l'étude recommande l'utilisation d'un autre corridor, le schéma devra être révisé.

4. Créer des milieux de vie complets et écoresponsables

La Ville de Gatineau veut créer, dans ses villages urbains et ses villages champêtres, des milieux de vie complets et écoresponsables (« écoresponsable » fait référence à l'habitat - éco signifie logis en grec) :

- Promouvoir dans chaque village urbain l'**accès aux transports durables** et une approche de **densification progressive et planifiée**;
- Doter les milieux de vie des commerces et services de proximité requis;
- Répartir dans la collectivité les ressources et services nécessaires à l'épanouissement de la vie communautaire et culturelle;
- Axer les projets résidentiels sur le développement durable, la création d'écoquartiers et l'intégration des espaces naturels et bâtis;
- Privilégier la diversification des typologies résidentielles;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les bâtiments.²

5. Protéger les personnes et les biens

La Ville de Gatineau veut protéger les personnes et les biens en appliquant les principes de prévention et de précaution. La Ville a des contraintes naturelles qui l'amènent à :

- Protéger les rives, le littoral et la plaine inondable;
- Gérer les risques de glissement de terrain;
- Mettre à jour le micro-zonage sismique.

Elle a aussi des contraintes anthropiques (liées à l'exercice des activités humaines) et souhaite :

- Minimiser l'impact du bruit de la circulation, notamment en travaillant sur la qualité du bâti;
- Assurer la viabilité de l'aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa et la cohabitation avec le voisinage;
- Assurer la protection des ressources en eau;
- Encadrer l'exploitation des ressources minérales;
- Minimiser l'exposition aux risques d'accidents industriels;
- Prévenir les nuisances associées aux odeurs en zone agricole (38 % du territoire de Gatineau);
- Assurer la viabilité de la zone industrielle de salubrité (zone au sud de l'aéroport);
- Agir à l'égard des terrains contaminés et les lieux d'élimination des déchets désaffectés.

La mise en œuvre du schéma d'aménagement et de développement

Un schéma d'aménagement propose une vision, des orientations à long terme. Le document complémentaire permet de traduire ces orientations dans la réglementation de zonage, de construction, et de lotissement :

- Cadre réglementaire qui régit l'émission des permis de lotissement;
- Cadre qui régit les milieux naturels;
- Dispositions relatives à la protection des rives, du littoral et des plaines inondables;
- Cadre de gestion des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain;
- Dispositions relatives aux zones de contraintes anthropiques;
- Mesures règlementaires de promotion du bâtiment vert en lien avec les objectifs de réduction des GES.

Le schéma est une vision sur 40 ans qui amènera des ajustements. Il y aura une période de mise en œuvre qui prendra la forme de réglementations. On entamera bientôt l'élaboration des règlements de concordance. La Ville se dotera d'un plan de monitoring et fera un suivi du plan d'action.

² À Gatineau, une partie significative de nos émissions de GES vient de nos bâtiments, car on consomme moins d'hydroélectricité et plus de gaz que dans le reste du Québec.

Avancement de l'étude de l'ouest

Sandrine Poteau

Chargée de projet aux stratégies et développement
Société de transport de l'Outaouais (STO)

Présentation de l'étude

- L'objectif de l'étude est d'**identifier le système de transport collectif qui répondra aux besoins de mobilité des résidents de la partie ouest de la ville de Gatineau et contribuera au développement de la ville selon la vision du schéma d'aménagement.**
- Les secteurs concernés sont le secteur Aylmer, le district du Plateau, et le district du Manoir-des-Trembles–Val-Tétreau.
- La firme mandatée par la STO pour réaliser l'étude des besoins et des solutions potentielles dans une perspective à moyen et long terme est le **consortium Roche-GENIVAR.**
- Elle travaille **en collaboration avec les partenaires de la STO** : la Ville de Gatineau, le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, la Commission de la capitale nationale, et OC Transpo.

Étapes réalisées jusqu'à présent

- Analyse des besoins et des problématiques de déplacement actuels et futurs;
- Identification des objectifs visés pour le scénario qui sera recommandé;
- Identification de 12 scénarios possibles;
- À partir de l'analyse des 12 scénarios possibles, sélection des 3 scénarios affichant le meilleur potentiel;
- Élaboration détaillée des 3 scénarios et analyse de leurs impacts, tant positifs que négatifs (en cours).

Étape en cours

- Réalisation d'une démarche de consultation auprès de la population concernée par l'étude. Les commentaires reçus serviront à alimenter le rapport final de l'étude, et notamment compléter la définition des scénarios à l'étude. Le dépôt de l'étude est prévu début 2017.

Les secteurs à desservir : réalités actuelles et perspectives d'avenir

Situation actuelle :

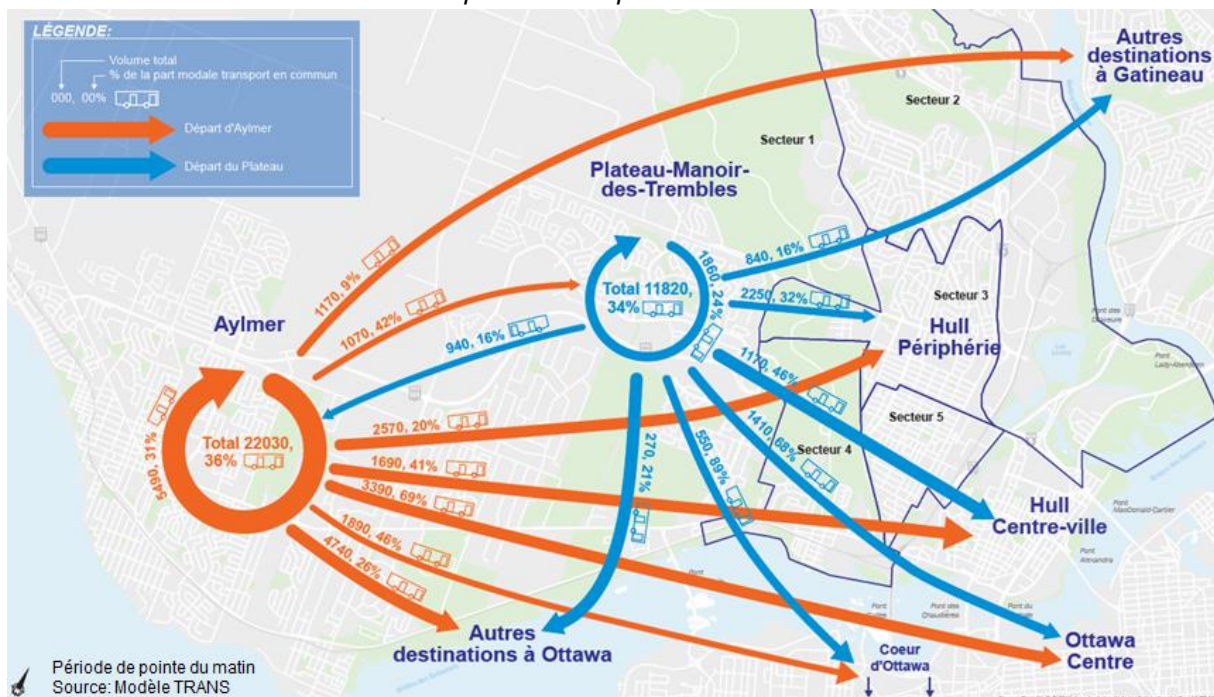
- Plusieurs secteurs en forte croissance (Aylmer : 27 000 habitants; Plateau : 20 000 habitants);
- Certains développements résidentiels dispersés ou enclavés (Manoir des Trembles, Parc Champlain);
- Barrière naturelle du Parc de la Gatineau : peu d'axes le traversent;
- Plusieurs contraintes physiques qui limitent les aménagements possibles : carrefours giratoires sur des Allumettières; rétrécissement de Taché devant l'UQO; vocation patrimoniale du chemin d'Aylmer.

Portrait de la population et des activités en 2031¹ :

- Fortes augmentations de population et d'emplois dans l'ouest;
- Augmentation du nombre total de déplacements de 50 % en période de pointe du matin;
- Hausse de la congestion routière résultant en une augmentation des temps de parcours de 20 à 30 %; celle-ci a des impacts négatifs sur la qualité de vie, l'activité économique et l'environnement.

¹ 2031 correspond à l'horizon de temps disponible dans le modèle de simulation des déplacements (TRANS). En revanche, ce n'est pas l'horizon temporel de l'étude : le système devra répondre aux besoins de déplacements pour les 30 à 40 prochaines années.

Portrait des déplacements quotidiens estimés en 2031



Objectifs visés par la solution

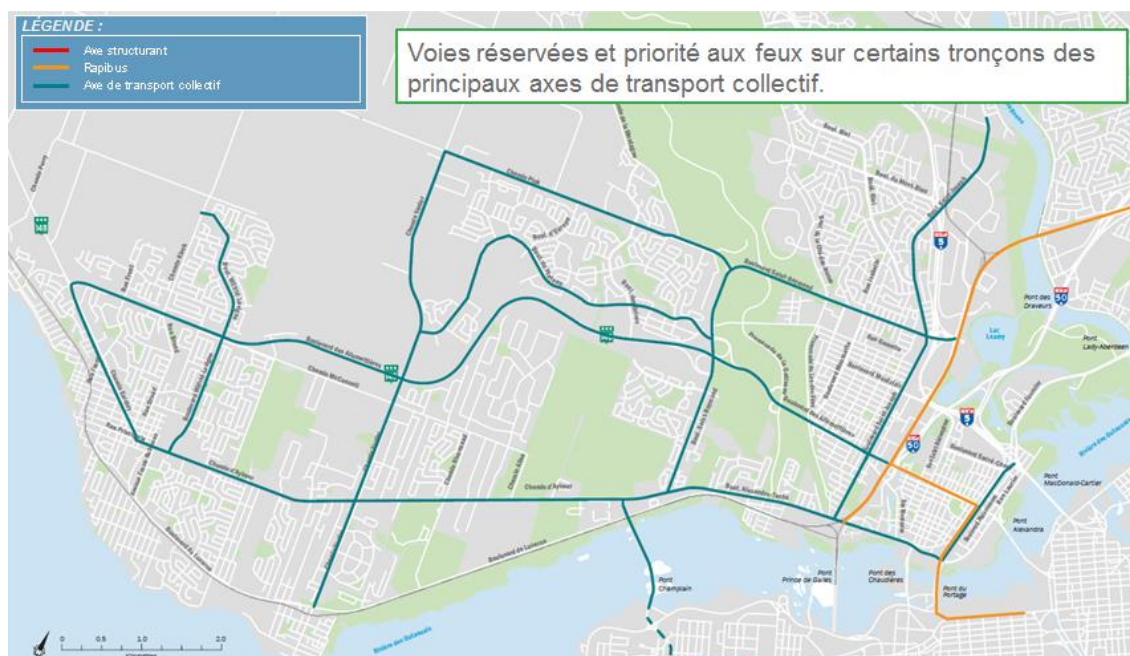
- Augmenter le nombre d'utilisateurs du transport en commun;
- Assurer une bonne desserte du territoire en transport en commun;
- Améliorer la performance du réseau de transport commun (régularité, fiabilité, temps de parcours);
- Minimiser l'impact sur l'environnement autant naturel que bâti;
- Minimiser l'impact sur les autres modes de transport (favoriser le transport collectif tout en permettant que les automobilistes, les cyclistes et les piétons trouvent leur place dans une juste mesure);
- Mettre en place un projet au meilleur coût possible pour les contribuables.

Les 3 scénarios proposés et leurs variantes

Voici les trois scénarios et leurs variantes (soit 6 scénarios au total) qui ont été retenus après l'étude des 12 avenues de solution possibles :

Scénario A : Amélioration du réseau d'autobus actuel

Le scénario A est étudié par souci méthodologique. Il permet de répondre à la question suivante : est-on en mesure de répondre aux besoins de déplacement dans les 15, 20, 30, 40 prochaines années avec des investissements minimaux? Il sert également de base à tous les autres scénarios proposés.



Scénario B : Axe structurant sur chemin d'Aylmer et boulevard Alexandre-Taché et variante B1 : utilisation de Lucerne en arrière de l'UQO

Le scénario B consiste à concentrer des mesures plus fortes sur l'axe Aylmer-Taché, tout en conservant une partie du service sur les autres axes, qui bénéficieront de mesures préférentielles (voies réservées, priorité aux feux de circulation). La variante B1 utiliserait le boulevard Lucerne en arrière de l'UQO, pour contourner la difficulté du rétrécissement du boulevard Alexandre-Taché à cet endroit.



- Variante B2 : utilisation du pont Champlain vers le centre-ville d'Ottawa

Dans cette variante, les services à destination d'Ottawa utiliseraient le pont Champlain avec une connexion au train léger à Tunney's Pasture. Les services à destination de Hull utiliseraient le boulevard Alexandre-Taché.



Scénario C : Axe structurant sur le boulevard des Allumettières

Des mesures fortes sont implantées sur toute la longueur du boulevard des Allumettières, mais des autobus continuent de circuler sur les voies réservées sur Aylmer-Taché et les autres axes.



- Variante C1 : utilisation du chemin McConnell et du boulevard du Plateau

La variante C1 utilise le chemin McConnell, le chemin Vanier, puis le boulevard du Plateau.



Les prochaines étapes

À court terme :

- Analyse et intégration des résultats de la consultation publique pour alimenter la définition des scénarios et leur évaluation;
- Analyse comparative des 3 scénarios (analyses multicritères et avantages-coûts);
- Identification du scénario techniquement recommandé;
- Dépôt du rapport au conseil d'administration de la STO;
- Diffusion des résultats au public début 2017.

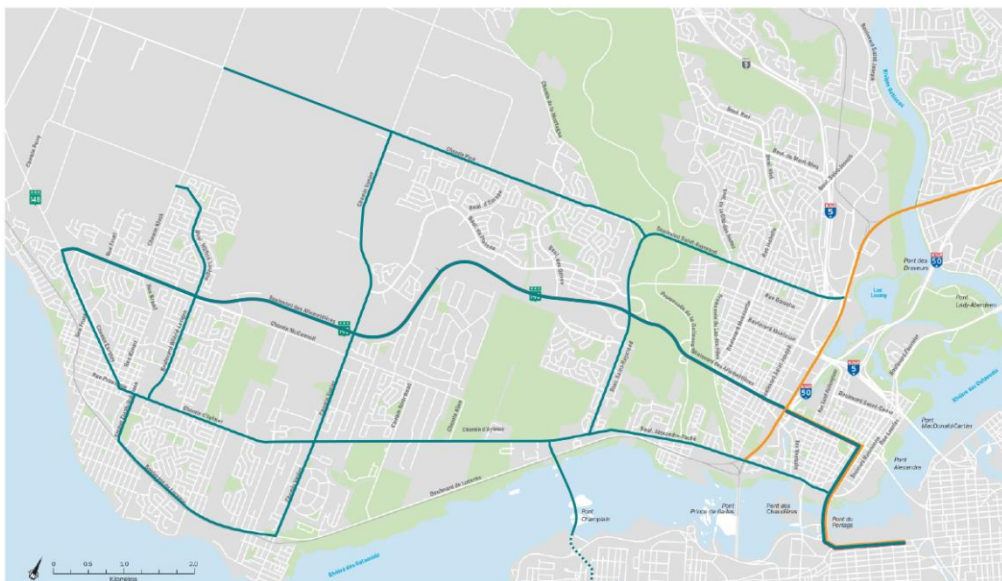
À moyen terme :

- Obtention de l'accord de principe du gouvernement du Québec pour le financement du projet;
- Étude détaillée du scénario retenu;
- Élaboration des plans et devis de construction;
- Obtention de l'accord final du gouvernement du Québec pour le financement;
- Appel d'offres publiques pour construction;
- Réalisation des travaux.

Scénario A : Amélioration du réseau d'autobus actuel

Caractéristiques du scénario

Le scénario A est une amélioration des services d'autobus existants. L'analyse de ce scénario permet de déterminer si des investissements minimaux suffisent à répondre aux besoins de déplacement des 20 à 30 prochaines années. Il sert également de base à tous les autres scénarios proposés.



Si le scénario A est retenu, voici à quoi pourraient ressembler les aménagements mis en place :

- **Aménagement de voies réservées** aux endroits congestionnés, par exemple :
 - Voie réservée sur le boulevard des Allumettières en traversée du parc de la Gatineau, en direction est;
 - Voie réservée sur le boulevard Saint-Raymond en traversée du parc de la Gatineau, en direction est;
 - Voies réservées sur le chemin Pink.
- **Mesures prioritaires** pour les autobus **aux feux de circulation** : sur le boulevard du Plateau, sur le boulevard St-Raymond, etc.

Les lignes d'autobus seraient revues, et davantage de lignes circuleraient sur l'axe des Allumettières, incluant des lignes d'autobus pour les résidents de la partie nord du secteur Aylmer.

Avantages et défis du scénario

Avantages

Le scénario A présente les avantages suivants :

- La population se trouve à proximité des lignes d'autobus.
- Les coûts de construction sont peu élevés.
- Les contraintes sur la circulation sont minimisées avec pas ou peu de restrictions par rapport à aujourd'hui.
- Les expropriations de terrains résidentiel ou commercial ne sont pas nécessaires ou sont minimales.

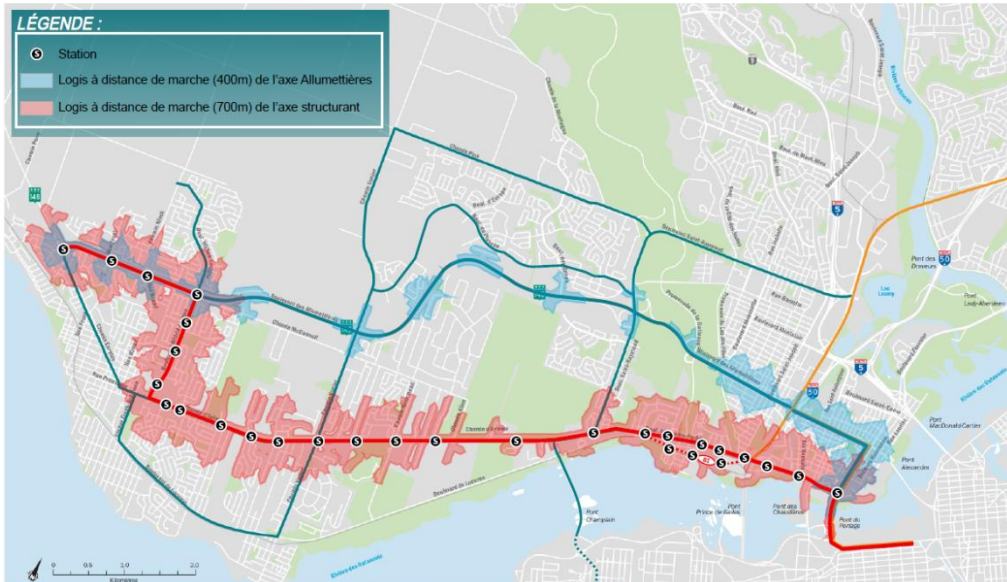
Défis

Le scénario A présente les défis suivants :

- En dehors des voies réservées, les autobus n'ont pas de priorité sur les automobiles. Les temps de parcours pourraient donc être globalement plus longs et moins fiables, dépendamment de la congestion.
- La construction d'une voie réservée sur le boulevard des Allumettières en traversée du parc de la Gatineau présente des défis, en raison de l'escarpement rocheux.
- Un grand nombre d'autobus se rend au centre-ville d'Ottawa et des mesures devraient être prises pour réduire ce nombre.

Scénario B/B1 : Chemin d'Aylmer/Boulevard Alexandre-Taché

Caractéristiques du scénario



Si le scénario B ou la variante B1 est retenu, voici à quoi pourrait ressembler l'offre de service :

- L'axe Aylmer/Taché serait l'axe privilégié (voir trait rouge). Les mesures sur cet axe seraient renforcées par rapport aux mesures existantes. Les trajets vers le centre-ville de Gatineau et vers le centre-ville d'Ottawa pourraient être séparés.
- L'axe **Allumettières** serait davantage utilisé, pour desservir les populations au nord du boulevard des Allumettières.
- Le réseau d'autobus actuel serait amélioré (scénario A).
- D'autres liens complémentaires seraient disponibles :
 - entre le secteur Aylmer et le Plateau
 - vers les Cégep sur Cité-des-Jeunes
 - vers la station Pré-Tunney, par le Pont Champlain
- La **variante B1** passe en arrière de l'UQO entre la rue St-Dominique et la station Taché-UQO du Rapibus, à l'est du boulevard St-Joseph.

Avantages et défis du scénario

Avantages

Les scénarios B et B1 – Aylmer/Taché présentent les avantages suivants :

- La clientèle est directement située sur l'axe.
- L'UQO est directement située sur l'axe.
- L'axe est déjà utilisé pour le transport en commun.
- Le secteur pourrait bénéficier d'une certaine revitalisation urbaine, si un aménagement de qualité « façade à façade » est réalisé.

Facilité d'implantation d'un mode

Voies réservées	Système rapide par bus	Tramway
+++	++	+

Défis

Les scénarios B et B1 – Aylmer/Taché présentent les défis suivants :

- De nombreuses intersections doivent être traversées, ce qui limite la performance du réseau (régularité, temps de parcours).
- Des élargissements de chaussée sont nécessaires entre les rues Saint-Joseph et Montcalm. Le pont au-dessus du ruisseau de la Brasserie devra être élargi.
- De nombreux réseaux souterrains devront être déplacés si un tramway est construit.

Pour le scénario B uniquement :

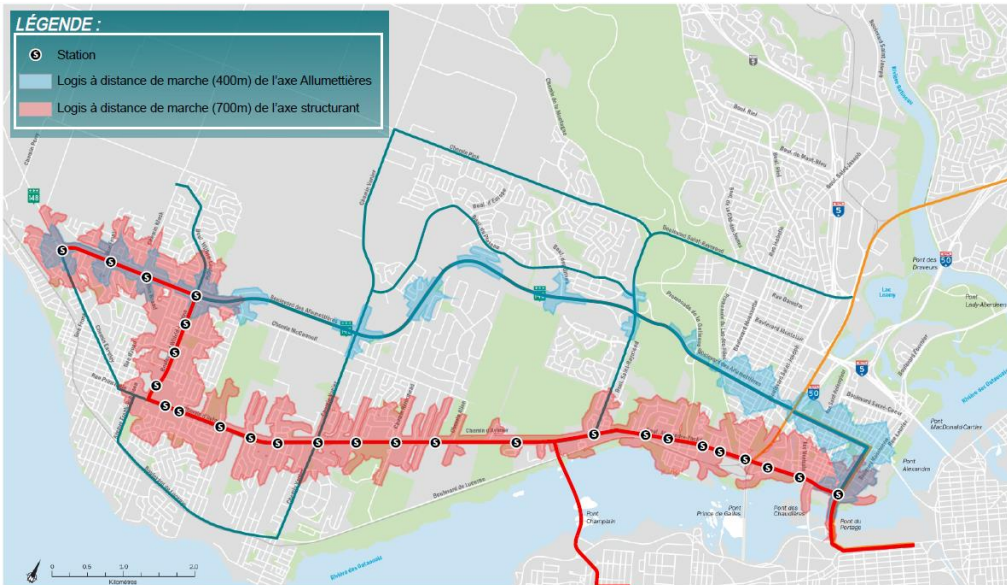
- Des élargissements de chaussée sont nécessaires entre les rues Saint-Dominique et Saint-Joseph.

Pour la variante B1 – passage en arrière de l'UQO :

- Le sentier des voyageurs passe à proximité de l'axe.
- Les autos pourraient être en partie relocalisées sur un autre axe (mise à sens unique de la voie).

Scénario B2 : Utilisation du Pont Champlain vers Ottawa

Caractéristiques du scénario



Si le scénario B2 est retenu, voici à quoi pourrait ressembler l'offre de service :

- L'axe **Aylmer/Taché** serait l'axe privilégié (voir trait rouge). Les mesures sur cet axe seraient renforcées par rapport aux mesures existantes. Les trajets vers le centre-ville de Gatineau passeraient par l'axe Aylmer/Taché et les trajets vers le centre-ville d'Ottawa passeraient par le pont Champlain, en correspondance avec le train léger d'Ottawa, à la station Tunney's Pasture.
- L'axe **Allumettières** serait davantage utilisé, pour desservir les populations au nord du boulevard des Allumettières.
- Le réseau d'autobus actuel serait amélioré (scénario A).
- D'autres liens complémentaires seraient disponibles :
 - entre le secteur Aylmer et le Plateau
 - vers les Cégep sur Cité-des-Jeunes

Avantages et défis du scénario

Avantages

Par rapport au scénario B – Aylmer/Taché, l'utilisation du pont Champlain vers Ottawa présente les avantages suivants :

- Les usagers se rendant au centre-ville d'Ottawa éviteront la congestion des centres-villes de Gatineau et d'Ottawa en utilisant le train léger d'OC Transpo.
- La diminution du nombre de véhicules de transport en commun sur l'axe Aylmer/Taché à l'est du pont Champlain réduira les nuisances (sonores, visuelles, environnementales) pour les riverains.
- La diminution du nombre de véhicules de transport en commun dans le centre-ville de Gatineau facilitera l'opération du transport en commun.

Facilité d'implantation d'un mode

Voies réservées	Système rapide par bus	Tramway
+++	++	+

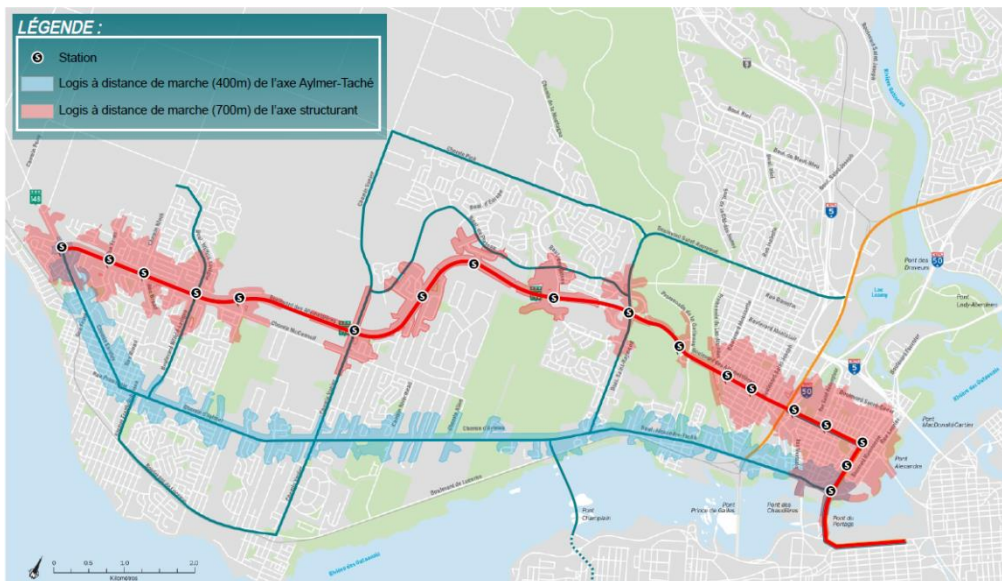
Défis

Par rapport au scénario B – Aylmer/Taché, l'utilisation du pont Champlain vers Ottawa présente les défis suivants :

- Une correspondance à Tunney's Pasture sur le train léger d'Ottawa est ajoutée. Une correspondance pourrait également être nécessaire pour les usagers se rendant au centre-ville de Gatineau.
- La fréquence de service sur l'axe Aylmer/Taché à l'est du pont Champlain sera moins élevée car seuls les véhicules de transport en commun se rendant au centre-ville de Gatineau y passeront.
- L'espace actuellement disponible sur le pont Champlain, qui compte trois voies de circulation, pourrait ne pas suffire pour implanter le système. Les voies pour accéder au pont Champlain sont congestionnées et nécessiteraient un réaménagement, tant du côté de Gatineau que d'Ottawa.

Scénario C : Boulevard des Allumettières

Caractéristiques du scénario



Si le scénario C est retenu, voici à quoi pourrait ressembler l'offre de service :

- L'axe Allumettières serait l'axe privilégié (voir trait rouge). L'ensemble des secteurs se situant de part et d'autre du boulevard des Allumettières rejoindraient cet axe, en correspondance ou en lien direct. Les trajets vers le centre-ville de Gatineau et vers le centre-ville d'Ottawa pourraient être séparés.
- L'axe Aylmer – Taché serait maintenu, desservant les quartiers du sud d'Aylmer.
- Le réseau d'autobus actuel serait amélioré (scénario A).
- D'autres liens complémentaires seraient disponibles :
 - entre le secteur Aylmer et le Plateau
 - vers les Cégep sur Cité-des-Jeunes
 - vers l'UQO
 - vers la station Pré-Tunney, par le Pont Champlain

Avantages et défis du scénario

Avantages

Le scénario C – Boulevard des Allumettières présente les avantages suivants :

- Les temps de parcours sont avantageux.
- Peu d'intersections doivent être traversées, ce qui assure la performance du système.
- Les terrains sont déjà disponibles à l'ouest du parc de la Gatineau pour mettre en place le système. L'aménagement de l'axe entraîne peu de contraintes riveraines (pertes de stationnement, expropriations, nuisances...).
- Peu de réseaux souterrains devront être déplacés si le mode choisi est un tramway.

Facilité d'implantation d'un mode

Voies réservées	Système rapide par bus	Tramway
+++	+++	+++

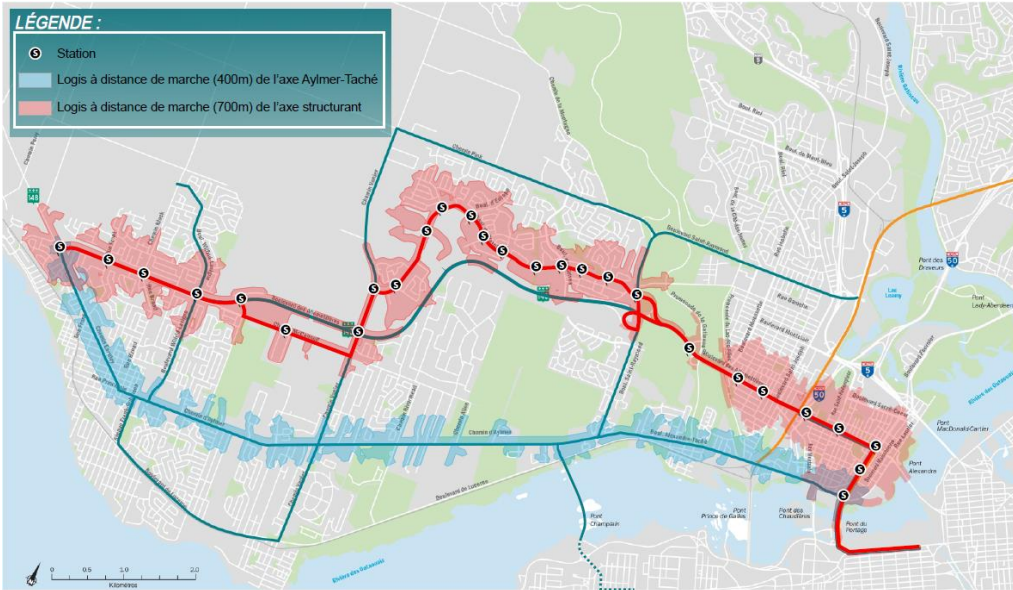
Défis

Le scénario C – Boulevard des Allumettières présente les défis suivants :

- Le franchissement des carrefours giratoires du boulevard des Allumettières est un enjeu, peu importe le mode envisagé.
- La clientèle n'est pas située directement sur l'axe, les maisons font dos au boulevard des Allumettières. Le nombre d'accès limité au boulevard réduit les possibilités de se rendre en modes actifs aux stations.
- Le passage dans le soutènement rocheux en traversée du parc de la Gatineau risque d'engendrer des coûts important.
- Le réaménagement du pont qui enjambe le ruisseau des Fées et la promenade du Lac-des-Fées nécessite de construire une nouvelle passerelle multifonctionnelle en parallèle au pont existant.
- Les axes du centre-ville empruntés par les services en provenance de l'Ouest (Aylmer / Plateau) et de l'Est (Rapibus) vont être très fortement achalandés, ce qui pourrait créer des enjeux d'exploitation pour la STO.

Scénario C1 : Boulevard du Plateau

Caractéristiques du scénario



Si le scénario C1 est retenu, voici à quoi pourrait ressembler l'offre de service :

- L'axe Allumettières/McConnell/Plateau serait l'axe privilégié (voir trait rouge). L'ensemble des secteurs se situant de part et d'autre de l'axe rejoindraient l'axe Allumettières/McConnell/Plateau, en correspondance ou en lien direct. Les trajets vers le centre-ville de Gatineau et vers le centre-ville d'Ottawa pourraient être séparés.
- L'axe Aylmer – Taché serait maintenu, desservant les quartiers du sud d'Aylmer.
- Le réseau d'autobus actuel serait amélioré (scénario A).
- D'autres liens complémentaires seraient disponibles :
 - entre le secteur Aylmer et le Plateau
 - vers les Cégep sur Cité-des-Jeunes
 - vers l'UQO
 - vers la station Pré-Tunney, par le Pont Champlain

Avantages et défis du scénario

Avantages

Par rapport au scénario C – Boulevard des Allumettières, l'utilisation du chemin McConnell et du boulevard du Plateau présente les avantages suivants :

Dans le secteur du Plateau :

- Très bonne desserte de proximité (secteurs résidentiels et commerciaux)
- Meilleure accessibilité aux stations :
 - Meilleures possibilités de se rendre à pied ou à vélo aux stations.
 - Stations plus rapprochées, diminuant les distances de marche.
- Passage au cœur des milieux de vie.

L'utilisation du chemin McConnell permet également de se rapprocher de certaines rues résidentielles et d'y améliorer l'accessibilité au transport en commun.

Défis

Par rapport au scénario C – Boulevard des Allumettières, l'utilisation du chemin McConnell et du boulevard du Plateau présente les défis suivants :

- Plusieurs accès et trottoirs seront à construire dans le secteur du Plateau pour accéder aux stations.
- Perte du stationnement sur rue sur le boulevard du Plateau.
- Le tracé plus long et qui comprend beaucoup de stations augmente les temps de parcours, particulièrement pour les usagers du secteur Aylmer.

Facilité d'implantation d'un mode

Voies réservées	Système rapide par bus	Tramway
+++	++	++

Critères d'évaluation des scénarios

Les **critères** ci-dessous sont les critères selon lesquels chaque scénario sera **évalué**. Selon l'**importance** accordée à chaque critère, un scénario pourrait apparaître comme plus avantageux par rapport aux autres. Les critères sont répartis en **6 grandes familles** :

1. Augmenter le nombre d'usagers du transport en commun

- Exemples d'éléments considérés :
- Achalandage du transport en commun
 - Nombre de personnes qui transfèrent de l'automobile vers le transport en commun

2. Desservir le plus grand nombre de résidences et de lieux d'activité

- Exemples d'éléments considérés :
- Population à distance de marche des services de transport en commun
 - Emplois et lieux d'étude à distance de marche des services de transport en commun
 - Qualité de la desserte vers les principaux points de destination

3. Améliorer la performance du réseau de transport commun

- Exemples d'éléments considérés :
- Rapidité des temps de parcours à moyen et long terme
 - Fiabilité des temps de parcours
 - Lien avec les autres services de transport en commun : Rapibus, train léger d'OC Transpo

4. Améliorer la qualité de vie des citoyens et préserver un environnement naturel et sain

- Exemples d'éléments considérés :
- Milieux sensibles traversés ou à proximité (-)
 - Nuisances liées à la circulation : bruit, vibrations, émissions de gaz à effet de serre (GES) (-)
 - Expropriations nécessaires (-)
 - Secteurs traversés nécessitant une revitalisation urbaine
 - Potentiel de développement urbain

5. Contribuer à la sécurité et à l'efficacité des déplacements pour l'ensemble des modes de transport

- Exemples d'éléments considérés :
- Impacts sur les aménagements piétons et cyclistes existants (-)
 - Nouveaux aménagements proposés pour les piétons et cyclistes
 - Conditions de circulation automobile
 - Sécurité liée au type d'infrastructure de transport en commun

6. Constituer l'investissement le plus avantageux pour les contribuables par rapport au service offert

- Exemples d'éléments considérés :
- Coûts de construction
 - Coûts d'achat de véhicules
 - Coûts d'opération des véhicules

(-) : élément que l'on souhaite minimiser

Autobus et tramway : mythes et réalités

Vincent Ermatinger

Vice-président adjoint / Infrastructures et transport Québec
WSP

Définitions

SLR : Système léger sur rail (*LRT : light rail transit*)

- Transport collectif ferroviaire de type semi-urbain : train de banlieue qui dessert le centre-ville
- Franchissement généralement dénivelé des carrefours et en site propre
- Exemples : Ottawa O-Train, Vancouver SkyTrain, Calgary LRT

Tramway

- Transport collectif ferroviaire urbain
- Franchissement généralement à niveau des carrefours
- Mélange possible de site propre hors rue ou sur rue et de site banal
- Un SLR peut « se transformer » en tramway dans les milieux urbains denses (« tram-train »)
- Exemples : tramway français à Nice, Bordeaux, Strasbourg, Reims

SRB : Système rapide par bus (*BRT : bus rapid transit*)

- Service de transport collectif par autobus avec service performant : fréquences élevées et nombreuses mesures de priorité
- Grande latitude dans l'ampleur des mesures mises en œuvre en fonction des besoins et des ressources :
 - Mélange possible de site propre hors rue ou sur rue, de voie réservée et de site banal, en fonction du type d'axe emprunté (exemple du Rapibus et du Transitway)
 - Stations dédiées ou abribus classique
- Exemples : Rapibus, Ottawa Transitway, Québec Métrobus, Montréal Pie-IX, Toronto, Curitiba

BHNS : Bus à haut niveau de service

- Particularité française du SRB qui a un traitement particulier au niveau du code de la route qui lui octroie une priorité absolue aux carrefours, au même titre que les véhicules d'urgence (comme le tramway)

VR : Voie réservée

- Voie réservée à un usage limité (autobus, vélos, taxis, covoiturage, véhicules électriques)
- Différentes configurations possibles sur la chaussée en fonction du milieu bâti (centrale, en rive, sur accotement, réversible selon la période de la journée, *offset* pour conserver les stationnements, etc.)
- Le site propre est une forme spécifique de voie réservée où l'ensemble de la chaussée est réservée aux autobus et séparé physiquement de celle-ci

MPB : Mesures préférentielles pour bus (*BPM : bus priority measures*)

- Ensemble des mesures favorisant une opération performante des autobus / SRB / tramway, pour assurer des temps de parcours compétitifs mais surtout identiques en tout temps :
 - Signalisation / réglementation
 - Feux de circulation prioritaires
 - Aménagements: voie réservée / *queue jump*

Composantes d'un système de transport

- Infrastructure de roulement
- Stations
- Matériel roulant
- Alimentation électrique
- Garage / centre d'entretien
- Sécurité et gestion des conflits

Tramway / SRB / voies réservées : enjeux et exemples

Tramway urbain : enjeux

- Le tramway est **avant tout un projet urbain** avec plusieurs composantes :
 - Réfection complète des infrastructures souterraines qui doivent être relocalisées (elles ne peuvent se situer sous les rails car un bris immobiliserait le système)
 - Réaménagement urbain de qualité, généralement « de façade à façade »
 - Système de transport dédié
- Généralement en voie réservée / site propre, sauf sur de très courts passages critiques
- Possible d'avoir des portes à droite
- Nécessite un garage dédié à proximité du tracé
- Cohabitation difficile avec les vélos sur la plateforme tramway
- Priorité absolue aux carrefours
- Alimentation électrique via ligne aérienne de contact, par le sol (Bordeaux), par induction (Primove) ou sur batterie (Nice)
- Projet globalement coûteux : autour de 50 millions de dollars par kilomètre
- Gourmand en espace aux carrefours
- 24 à 35 mètres nécessaires selon la configuration

SRB : enjeux

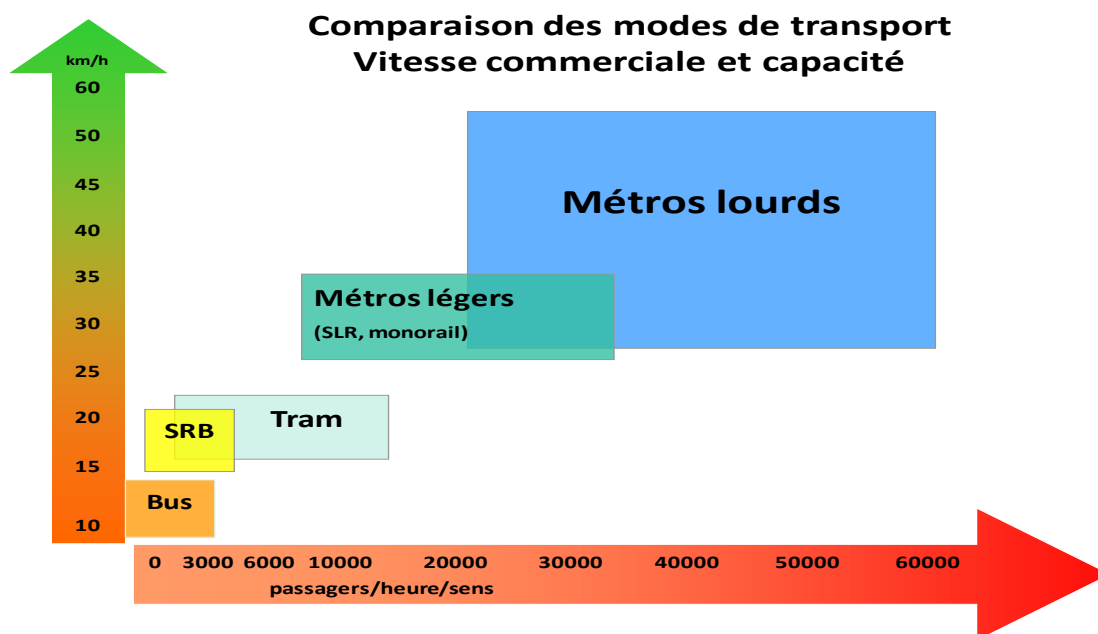
- Le SRB est **avant tout un projet de transport** avec plusieurs composantes :
 - Aménagement d'un site propre / voie réservée et de stations distinctives
 - Système de transport dédié (rabattement) ou accessible à toutes les lignes (« tuyau »)
- Il peut également avoir une composante de revitalisation urbaine, mais pas forcément
- Généralement en voie réservée / site propre, sauf sur très courts passages critiques
- Stations à gauche
- Possibilité d'opérer avec différents types de véhicules (autobus standard, autobus standard dédié, autobus articulé, etc.)
- Cohabitation difficile avec les vélos
- Possibilité d'électrifier le système si besoin
- Priorité aux carrefours
- Coûts du projet variant avec l'ampleur des mesures : 5 à 25 millions de dollars par kilomètre
- Comme le tramway, le SRB est gourmand en espace aux carrefours
- 24 à 31 mètres nécessaires selon la configuration

Voies réservées sur accotement

- Sur une portion suburbaine d'un axe avec peu d'accès riverains (milieu autoroutier ou semi-autoroutier)
- Permet de régler rapidement un problème de congestion des autobus à moindre frais
- Enjeu de sécurité avec l'accotement qui fait office de voie réservée et de bande d'arrêt d'urgence

Capacités des différents types de service

Le graphique ci-dessous est à prendre avec une certaine réserve car il est aisé de l'interpréter et de l'adapter en fonction de la position que l'on souhaite défendre. Si on se donne les moyens, ce n'est pas le véhicule qui définit la capacité du système.



Quelles applications possibles pour l'ouest gatinois?

Un territoire particulier

- Nombre limité d'axes routiers (Champlain, Saint-Raymond, Allumettières, Aylmer-Taché)
- Territoire multipolaire, vaste et relativement peu dense, difficile à desservir avec un seul corridor de transport collectif
- Deux axes principaux et deux contextes très différents

Chemin d'Aylmer – boulevard Alexandre-Taché

- Caractéristiques :
 - Axe patrimonial bordé d'habitations et de commerces
 - Nombreux accès riverains
 - Emprise réduite (19 à 27 mètres selon les tronçons)
 - Voie réservée en rive existante par endroit
 - Nombreux services d'autobus présents
- Des contraintes importantes pour l'aménagement de voies réservées :
 - Un site propre central engendrerait de nombreuses contraintes riveraines
 - Une implantation en rive serait envisageable pour minimiser les contraintes, mais ce serait au détriment de la performance du système de transport
- Avantages :
 - Clientèle directement sur l'axe
 - Secteur pouvant bénéficier d'une revitalisation urbaine, si aménagement « de façade à façade »
- Inconvénients :
 - Nombreuses contraintes riveraines
 - Nombreux réseaux souterrains à déplacer si tramway

Boulevard des Allumettières

- Caractéristiques :
 - Axe de circulation semi-autoroutier à haute vitesse (90 km/h)
 - Pas d'accès riverains ni de bâti en bordure de l'axe
 - Emprise généreuse (~ 70 mètres) à l'ouest du parc de la Gatineau
 - Non emprunté de bout en bout par les autobus actuellement
- Toutes les options sont possibles, en fonction du niveau de priorité souhaité et des budgets disponibles :
 - Tramway au centre
 - Site propre au centre
 - Voies réservées en rive
- Avantages :
 - Peu de contraintes riveraines
 - Pas de réseaux souterrains à déplacer si tramway
 - Système de transport très performant
- Inconvénients :
 - Le franchissement des carrefours giratoires
 - Clientèle pas directement sur l'axe
 - Accès modes actifs non direct aux stations

Quel lien avec Ottawa?

- Si les autobus de Gatineau se rendent à Ottawa:
 - Utilisation de plusieurs ponts (Champlain, Portage)
 - Risque de saturation du pont Portage avec le cumul des services de l'ouest et de l'est
 - Quel itinéraire au centre-ville d'Ottawa?
 - Quelles connexions avec les autres services : Pré Tunney, Bayview?
- Si le tramway de Gatineau se rend à Ottawa :
 - Utilisation possible du tunnel du O-Train?
 - Si pas possible, quel itinéraire au centre-ville d'Ottawa?
 - Quelles connexions avec les autres services?
 - Quel pont emprunter : Portage, Prince-de-Galles?
- Si le O-Train d'Ottawa se rend à Gatineau :
 - Train nord-sud ne desservant pas directement le centre-ville d'Ottawa
 - Quelles connexions avec les autres services? Terrasses de la Chaudière? Bayview?

Le choix final du type de service à mettre en place, de l'axe emprunté et de l'insertion sur celui-ci va dépendre :

- Des performances souhaitables du système de transport :
 - Capacité de transport de la clientèle par rapport à la demande future
 - Temps de parcours
- Des contraintes sur le milieu d'insertion : conditions de circulations, impacts riverains
- Des retombées positives : revitalisation urbaine, catalyseur de projets
- Des coûts d'immobilisation et d'exploitation
- De la cohérence avec les systèmes de transport offerts ailleurs à Gatineau et Ottawa

Foire aux questions - Étude de l'ouest

Réalisation de l'étude

1. [Est-ce que les paramètres de l'étude de l'ouest sont ceux qui ont été utilisés pour l'est?](#)
2. [Est-ce que l'étude est objective?](#)
3. [Qu'est-ce qui a été fait depuis juin 2015? 2013? 2011?](#)
4. [La firme de consultants qui réalise l'étude est-elle la même que celle qui avait travaillé sur l'étude pour le Rapibus?](#)

Démarche de consultation

5. [L'étude est-elle terminée et quelle est la place de la consultation?](#)
6. [Est-ce que la consultation d'octobre sera accessible et inclusive?](#)
7. [Faut-il absolument participer aux soirées « portes ouvertes » pour donner son avis?](#)

Scénarios et corridors

8. [Pourquoi le scénario A fait-il partie des options étudiées? En quoi est-il différent du réseau actuel?](#)
9. [Pourquoi n'est-il pas possible de se concentrer à la fois sur Aylmer-Taché ET des Allumettières? Pourquoi ne seraient-ils pas complémentaires?](#)
10. [Quelles étaient les 12 avenues de solution étudiées?](#)
11. [Pourquoi le boulevard Lucerne ne fait-il pas partie des corridors étudiés?](#)
12. [Est-ce qu'il y aura un service d'autobus sur le chemin Pink?](#)
13. [Pourquoi ne pas utiliser la Promenade du Lac des Fées pour éviter les carrefours et se rendre vers le Rapibus, l'UQO ou le pont Prince-de-Galle?](#)
14. [Est-ce que le lien avec le Rapibus existant est considéré?](#)

Arrimage avec Ottawa

15. [Sachant qu'Ottawa veut réduire le nombre d'autobus au centre-ville, comment la STO prévoit-elle transporter les gens vers Ottawa?](#)
16. [Le pont Prince de Galles fait-il partie des options envisagées pour les services à destination d'Ottawa?](#)
17. [Est-ce que la STO étudie la possibilité de traversiers piétonniers comme à Vancouver ou Halifax?](#)
18. [Le réseau en boucle recommandé dans la Stratégie interprovinciale de transport collectif pour la région de la capitale nationale est-il encore dans les plans?](#)

Service prévu

19. [Quel est le niveau de service prévu pour chacun des scénarios?](#)
20. [Est-ce que la STO compte offrir un meilleur service le soir et la fin de semaine? De nuit?](#)

Modes de transport

21. [Le tramway fait-il partie des options étudiées?](#)
22. [Le SRB est-il une technologie transitoire?](#)
23. [Est-ce que vous étudiez les retombées économiques amenés par les différents modes de transport en commun?](#)
24. [Quelle est la place des autobus hybrides et 100 % électriques dans le développement du transport en commun?](#)

Critères pris en compte

25. [Quels sont les facteurs pris en compte dans l'analyse multicritères et quel est leur poids?](#)
26. [Est-ce que la STO compte favoriser l'intermodalité, par exemple en permettant d'embarquer avec son vélo?](#)
27. [De quelles façons l'accessibilité universelle est-elle priorisée dans l'amélioration du système de transport en commun dans l'ouest?](#)
28. [La STO prend-elle en compte les besoins des familles et des étudiants?](#)
29. [La STO prend-elle en compte les milieux de vie déjà existants? A-t-elle pour objectif de contribuer à la revitalisation des rues principales?](#)
30. [Est-ce qu'on prend en compte la qualité de vie des résidents de Val-Tétreau qui est affectée par le bruit causé par la circulation des autobus?](#)
31. [Comment la STO compte-t-elle atteindre les objectifs de la Ville de Gatineau en termes de développement durable?](#)
32. [Est-ce que la STO se dotera de cibles de réduction des émissions de GES dans le développement du transport en commun?](#)
33. [La réduction des gaz à effet de serre \(GES\) est-elle un objectif visé par le nouveau système?](#)
34. [Est-ce que le projet permettra d'ajouter de nouvelles pistes cyclables sur le chemin d'Aylmer et/ou dans le secteur Aylmer?](#)

Financement et rentabilité

35. [La STO considère les coûts dans ses critères, mais considère-elle aussi le financement disponible? La STO prend-elle en compte le financement du gouvernement fédéral?](#)
36. [Ce projet sera-t-il rentable financièrement? Est-ce qu'il se paiera lui-même grâce aux droits de passage des nouveaux usagers?](#)

Développement et schéma d'aménagement de la Ville de Gatineau

37. [Comment la STO envisage-t-elle l'ouest de Gatineau dans 10, 15, 25 ans?](#)
38. [La Ville de Gatineau a-t-elle consulté les résidents d'Aylmer pour l'élaboration du schéma d'aménagement?](#)

Réalisation de l'étude

1-Est-ce que les paramètres de l'étude de l'ouest sont ceux qui ont été utilisés pour l'est?

Les études soumises pour financement au gouvernement du Québec doivent respecter les exigences du gouvernement du Québec et une certaine méthodologie doit être respectée. Par contre, l'étude réalisée en 2004 était une étude de faisabilité. Elle faisait suite à une longue démarche de planification d'aménagement du territoire et d'organisation des déplacements, où le corridor ferroviaire avait déjà été identifié pour implanter un système rapide de transport en commun. L'analyse avantages-coûts qui a suivi en 2006 a comparé quatre modes de transport sur ce corridor ferroviaire afin de retenir le mode le plus avantageux d'un point de vue socio-économique. Dans le cas de l'ouest de la ville, aucun corridor n'est déjà déterminé et l'étude prend la forme d'une étude d'opportunité, où le choix du corridor et du mode seront déterminés à l'aide d'une analyse multicritères et d'analyses avantages-coûts.

2-Est-ce que l'étude est objective?

L'étude est basée sur des considérations techniques et suit la méthodologie de réalisation d'études d'opportunité. Un comité technique, composé de membres de la STO et de ses partenaires, veille à l'objectivité de l'étude. L'étude fournira une recommandation sur la solution techniquement recommandée.

3-Qu'est-ce qui a été fait depuis juin 2015? 2013? 2011?

L'étude a débuté en 2010 sous la forme d'une étude de faisabilité. En 2013, les paramètres de l'étude ont été modifiés pour se poursuivre sous la forme d'une étude d'opportunité, incluant des analyses des tendances de déplacements, générées grâce au modèle régional de planification des déplacements (modèle TRANS) et des analyses avantages-coûts. Depuis, l'étude chemine avec la réalisation des étapes suivantes :

- Analyse des besoins et des problématiques de déplacement actuels et futurs
- Identification des objectifs visés pour le scénario qui sera recommandé
- Identification de 12 scénarios possibles
- À partir de l'analyse des 12 scénarios possibles, sélection des 3 scénarios affichant le meilleur potentiel
- Élaboration détaillée des 3 scénarios et analyse de leurs impacts, tant positifs que négatifs

Des délais au niveau de la mise à jour du modèle régional de planification des déplacements expliquent l'allongement de l'échéancier de l'étude.

4-La firme de consultants qui réalise l'étude est-elle la même que celle qui avait travaillé sur l'étude pour le Rapibus?

La firme qui réalise présentement l'étude est le consortium Roche-Genivar. L'étude de faisabilité détaillée d'un système rapide de transport en commun pour l'Outaouais de 2004 avait été réalisée par le consortium Roche-Deluc-Tecsult en collaboration avec McCormick Rankin Corporation. La firme Roche a donc travaillé en consortium avec une autre firme dans les deux études, mais l'équipe de travail est composée de personnes différentes.

Démarche de consultation

5-L'étude est-elle terminée et quelle est la place de la consultation?

L'étude n'est pas terminée. Les scénarios étudiés sont identifiés et le consultant travaille à détailler ces scénarios. Toutefois, plusieurs questions sont encore en suspens pour détailler les scénarios et les évaluer. Cela fera l'objet de la consultation publique.

6-Est-ce que la consultation d'octobre sera accessible et inclusive?

Oui. Tous les citoyens auront la possibilité de soumettre leurs commentaires grâce à un questionnaire en ligne (compatible avec les lecteurs d'écrans) ou un formulaire papier, entre le 17 octobre et le 13 novembre. De plus, les lieux choisis pour les soirées « portes ouvertes », soit les centres communautaires Front et du Plateau, sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

7-Faut-il absolument participer aux soirées « portes ouvertes » pour donner son avis?

Non. Les soirées des 19 et 20 octobre ont pour but de vous permettre d'échanger avec les professionnels et les consultants en charge de l'étude et de leur poser vos questions, mais toute l'information nécessaire sera disponible au sto.ca/consultation à partir du 17 octobre. De plus, vous pourrez également nous adresser vos questions par courriel. Vous pourrez ensuite nous faire part de vos préférences et commentaires grâce à un questionnaire qui sera disponible en ligne et en version papier jusqu'au 13 novembre.

Scénarios et corridors

8-Pourquoi le scénario A fait-il partie des options étudiées? En quoi est-il différent du réseau actuel?

Le scénario A est une amélioration du réseau d'autobus actuel. Les lignes d'autobus sont redistribuées sur les principaux axes est-ouest, incluant le boulevard des Allumettières, pour réduire la pression sur la voie réservée Aylmer/Taché. Des voies réservées et des mesures prioritaires aux feux sont ajoutées aux principaux points de congestion.

Ce scénario fait partie des options étudiées pour déterminer dans quelle mesure des interventions de moindre envergure permettent de répondre aux objectifs fixés et s'il est justifié d'aller vers des solutions de plus grande envergure. L'analyse de ce scénario s'inscrit dans la méthodologie de réalisation des études d'opportunité.

9-Pourquoi n'est-il pas possible de se concentrer à la fois sur Aylmer-Taché ET des Allumettières? Pourquoi ne seraient-ils pas complémentaires?

Une combinaison de scénarios pourrait effectivement être le scénario qui sera recommandé.

10-Quelles étaient les 12 avenues de solution étudiées?

Douze avenues de solutions ont été étudiées pour ensuite retenir les 3 scénarios proposées. Les avenues de solutions ont été comparées en termes de :

- population à distance de marche, actuelle et projetée Pôles d'emplois et d'activités à distance de marche, actuelle et projetée
- Temps de parcours moyen pour l'ensemble des usagers à l'ouest du parc de la Gatineau
- Difficulté d'implantation
- Contraintes institutionnelles

Les avenues de solution sont les suivantes :

	Avenue de solution	Décision	Commentaires
1	Lucerne	Non-retenue	Les pôles d'emploi à distance de marche sont moins nombreux que pour les autres avenues de solution. Des contraintes liées à la vocation du boulevard Lucerne limitent les possibilités d'aménagement.
2	Aylmer/Taché	Retenue (Scénario B)	
3	Aylmer - voie ferrée	Retenue (Scénario B1)	
4	Allumettières - Vanier - Aylmer/Taché	Non-retenue	La population et les pôles d'emploi à distance de marche sont moins nombreux que pour les autres avenues de solution.
5	Vanier - Aylmer/Taché	Non-retenue	La population et les pôles d'emplois à distance de marche sont moins nombreux que pour les autres avenues de solution. Les temps de parcours de l'ensemble de la population de l'ouest sont plus longs.
6	Allumettières	Retenue (Scénario C)	
7	Allumettières - Plateau - Saint-Raymond - Taché	Non-retenue	Les temps de parcours de l'ensemble de la population de l'ouest sont plus longs.
8	Allumettières - Plateau	Retenue (Scénario C1)	
9	Allumettières - Plateau - Gamelin	Non-retenue	Le prolongement de la rue Gamelin récemment transformé en sentier récréatif n'est pas disponible pour accueillir un axe de transport en commun.
10	Allumettières - Plateau - Saint-Raymond - Saint-Joseph	Non-retenue	Les temps de parcours de l'ensemble de la population de l'ouest sont plus longs (trajet sinueux).
11	Allumettières - Vanier - Pink	Non-retenue	Les temps de parcours de l'ensemble de la population de l'ouest sont plus longs. La population à distance de marche est moins nombreuse que pour les autres avenues de solution.
12	Aylmer - Pont Champlain	Retenue (Scénario B2)	

[Consulter les cartes des 12 avenues de solution étudiées](#)

11-Pourquoi le boulevard Lucerne ne fait-il pas partie des corridors étudiés?

Le boulevard Lucerne faisait partie des 12 avenues de solution étudiées. Bien que l'axe du boulevard Lucerne et de l'ancienne voie ferrée ne soit pas central géographiquement, il dessert une population locale importante, surtout dans le secteur Aylmer, tout en offrant des vitesses commerciales potentielles intéressantes et une bonne capacité d'implantation. Il est toutefois sujet à plusieurs contraintes liées à

l'existence d'un milieu naturel abritant un habitat valorisé et constituant un cadre visuel à préserver. Il dessert également des secteurs qui devraient connaître peu de croissance dans le futur. Il n'a pas été retenu dans les trois scénarios étudiés en détail car les scénarios Aylmer-Taché et des Allumettières présentaient un meilleur potentiel.

12-Est-ce qu'il y aura un service d'autobus sur le chemin Pink?

Un service d'autobus continuera à passer par le chemin Pink.

13-Pourquoi ne pas utiliser la Promenade du Lac des Fées pour éviter les carrefours et se rendre vers le Rapibus, l'UQO ou le pont Prince-de-Galle?

L'utilisation de la Promenade du Lac-des-Fées est une option possible pour éviter les carrefours giratoires sur des Allumettières. Toutefois, la Promenade du Lac-des-Fées est à l'écart des zones résidentielles et des pôles d'emploi, notamment celui dans le secteur des Allumettières/Saint-Joseph, qui pourraient être desservis en passant par les carrefours giratoires du boulevard des Allumettières.

14-Est-ce que le lien avec le Rapibus existant est considéré?

Un des objectifs de l'étude est que le système de transport collectif dans l'ouest de la ville puisse se connecter au Rapibus, pour faciliter les déplacements entre tous les secteurs de la ville.

Arrimage avec Ottawa

15-Sachant qu'Ottawa veut réduire le nombre d'autobus au centre-ville, comment la STO prévoit-elle transporter les gens vers Ottawa?

Des discussions sont en cours avec Ottawa pour déterminer de quelle façon la STO pourra transporter les usagers vers Ottawa, suite à la mise en service du train léger en 2018.

16-Le pont Prince de Galles fait-il partie des options envisagées pour les services à destination d'Ottawa?

Le pont Prince-de-Galles fait partie des options possibles pour traverser à Ottawa. Outre les avantages liés à l'utilisation de ce pont, certains enjeux doivent être considérés, notamment le fait que ce pont comporte une seule voie, comme le pont Noir, que les premiers estimés de coûts pour la rénovation de ce pont sont élevés, qu'il faudra prévoir en plus une desserte du centre-ville de Gatineau et qu'une fois rendu du côté d'Ottawa, il faut ensuite se rendre vers le centre-ville (correspondance supplémentaire ou aménagements à prévoir).

17-Est-ce que la STO étudie la possibilité de traversiers piétonniers comme à Vancouver ou Halifax?

À l'heure actuelle, cette option n'est pas envisagée. La STO souhaite limiter le nombre de correspondances pour ses usagers.

18-Le réseau en boucle recommandé dans la Stratégie interprovinciale de transport collectif pour la région de la capitale nationale est-il encore dans les plans?

Le système en boucle reliant les centres-villes est encore envisagé. Il est d'ailleurs indiqué au schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Gatineau. Ce système a pour objectif de faciliter les déplacements entre les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa. Il est un lien complémentaire aux services offerts pendant les périodes de pointe entre Gatineau et Ottawa.

Service prévu

19-Quel est le niveau de service prévu pour chacun des scénarios?

Le niveau de service de chacun des scénarios dépend du mode qui sera retenu et de sa capacité, des conditions d'arrivée à Ottawa, du choix d'offrir un service en correspondance ou en lignes directes, etc. Le niveau de service n'est donc pas encore arrêté à ce stade-ci.

20-Est-ce que la STO compte offrir un meilleur service le soir et la fin de semaine? De nuit?

La STO souhaite toujours bonifier son service le soir et la fin de semaine et le service offert dépend de la demande et de la disponibilité des ressources. La STO est actuellement en cours de révision de ses normes de service, pour définir le service minimal à offrir pendant ces périodes.

Modes de transport

21-Le tramway fait-il partie des options étudiées?

Le tramway est l'un des modes de transport sur lequel le consultant se prononcera.

22-Le SRB est-il une technologie transitoire?

Le mode recommandé par l'étude devra répondre aux besoins de déplacements de la population de l'ouest de la ville de Gatineau pour les 30 à 40 prochaines années. À plus long terme, une autre technologie pourrait être envisagée.

23-Est-ce que vous étudiez les retombées économiques amenés par les différents modes de transport en commun?

Les différents modes de transport en commun peuvent engendrer des retombées économiques plus ou moins importantes. Les retombées économiques surviennent généralement plusieurs années après la construction d'un système de transport en commun structurant et il est difficile d'en évaluer l'ampleur. Certaines études indiquent que le transport en commun ne crée pas d'activité économique nouvelle dans une ville. De plus, pour bénéficier de retombées économiques, il faut que le quartier soit déjà attractif ou qu'il soit rendu attractif par des investissements publics (incitatifs, aménagements, etc.). C'est pourquoi ces retombées économiques ne sont pas considérées dans les analyses avantages-coûts des systèmes de transport.

24-Quelle est la place des autobus hybrides et 100 % électriques dans le développement du transport en commun?

Selon les orientations gouvernementales de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'électrification des transports, la STO se prépare à l'électrification de son parc d'autobus. Dans cette perspective, depuis 2015, tous les nouveaux autobus achetés par la STO sont des autobus hybrides et, d'ici quelques années, quand la technologie sera éprouvée pour le Québec, ils seront 100 % électriques.

Critères pris en compte

25-Quels sont les facteurs pris en compte dans l'analyse multicritères et quel est leur poids?

Les facteurs pris en compte dans l'analyse multicritères seront présentés lors des consultations publiques d'octobre. Leur pondération fera partie des sujets sur lesquels la population sera invitée à se prononcer.

26-Est-ce que la STO compte favoriser l'intermodalité, par exemple en permettant d'embarquer avec son vélo?

La STO favorise l'intermodalité. Elle souhaite permettre aux usagers de se rendre à pied ou à vélo aux stations, de stationner son vélo aux arrêts ou de l'embarquer à bord du véhicule de transport en commun.

27-De quelles façons l'accessibilité universelle est-elle priorisée dans l'amélioration du système de transport en commun dans l'ouest?

Les principes d'accessibilité universelle seront intégrés dans la conception du système, une fois le scénario retenu. À l'étape actuelle de choix de scénario et de mode, toutes les options sont compatibles avec les principes d'accessibilité universelle.

28-La STO prend-elle en compte les besoins des familles et des étudiants?

La desserte des lieux d'étude et des services de proximité comme les écoles et les bibliothèques sont des éléments considérés dans l'étude.

29-La STO prend-elle en compte les milieux de vie déjà existants? A-t-elle pour objectif de contribuer à la revitalisation des rues principales?

Les milieux de vie existants sont considérés dans l'analyse des scénarios, ainsi que les secteurs en développement, les secteurs nécessitant une revitalisation urbaine et les potentiels de développements urbains liés au projet.

30-Est-ce qu'on prend en compte la qualité de vie des résidents de Val-Tétreau qui est affectée par le bruit causé par la circulation des autobus?

Les nuisances telles que le bruit causé par les autobus sont des éléments considérés dans l'étude.

31-Comment la STO compte-t-elle atteindre les objectifs de la Ville de Gatineau en termes de développement durable?

La STO souhaite contribuer à prioriser la mobilité durable dans la ville de Gatineau, selon une des orientations du schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Gatineau. Pour cela, la STO souhaite mettre en place un système de transport collectif dans l'ouest de la ville de Gatineau qui permettra notamment de réduire la dépendance à l'automobile et d'augmenter la part modale du transport collectif.

32-Est-ce que la STO se dotera de cibles de réduction des émissions de GES dans le développement du transport en commun?

La STO souhaite se doter de cibles de réduction des émissions de GES dans le cadre de son plan stratégique 2016-2025 qui sera déposé en fin d'année 2016.

33-La réduction des gaz à effet de serre (GES) est-elle un objectif visé par le nouveau système?

Limiter les nuisances environnementales, comme les émissions de gaz à effet de serre, est un objectif visé pour le nouveau système. L'électrification des transports aura également un impact important sur la réduction de gaz à effet de serre.

34-Est-ce que le projet permettra d'ajouter de nouvelles pistes cyclables sur le chemin d'Aylmer et/ou dans le secteur Aylmer?

La STO souhaite favoriser les déplacements en vélo et collabore avec la Ville de Gatineau à ce sujet. Toutefois, les possibilités d'implanter une piste cyclable sur le chemin d'Aylmer sont limitées en raison de l'espace disponible restreint.

Financement et rentabilité

35-La STO considère les coûts dans ses critères, mais considère-elle aussi le financement disponible? La STO prend-elle en compte le financement du gouvernement fédéral?

Les coûts du système (coûts d'immobilisation, d'entretien et d'opération) sont considérés dans les critères de sélection des scénarios. Par contre, le financement disponible n'entre pas dans les critères de sélection des scénarios. La conclusion de l'étude portera sur la solution techniquement recommandée, indépendamment du financement disponible.

36-Ce projet sera-t-il rentable financièrement? Est-ce qu'il se paiera lui-même grâce aux droits de passage des nouveaux usagers?

Les analyses avantages-coûts réalisées dans l'étude permettront de déterminer si le scénario est rentable d'un point de vue socio-économique. Les avantages considérés comprennent les gains de temps de déplacement des usagers (auto et bus), la diminution d'utilisation des véhicules (auto et bus), l'amélioration de la sécurité routière et l'amélioration de la qualité de l'air.

Le système ne se paiera pas de lui-même grâce aux droits de passage des nouveaux usagers. Si le projet est financé, les fonds proviendront principalement de subventions du gouvernement du Québec, du gouvernement fédéral (par le biais de programmes de subventions administrés par le gouvernement du Québec) et de la Ville de Gatineau.

Actuellement, les revenus de passagers représentent 25 % au budget de fonctionnement de la STO.

Développement et schéma d'aménagement de la Ville de Gatineau

37-Comment la STO envisage-t-elle l'ouest de Gatineau dans 10, 15, 25 ans?

La STO se base sur les prévisions de la Ville de Gatineau en termes de développement, selon la vision de la Ville contenue dans le Schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Gatineau.

38-La Ville de Gatineau a-t-elle consulté les résidents d'Aylmer pour l'élaboration du schéma d'aménagement?

La Ville de Gatineau a consulté l'ensemble des résidents de la Ville pour l'élaboration du schéma d'aménagement. Les détails du processus de consultation ainsi que les rapports de consultation sont disponibles sur le site Internet de la Ville.

Annexe B

Questionnaire de consultation

Questionnaire de consultation

Étude pour un système de transport collectif performant dans l'ouest de Gatineau

Avant de commencer à remplir le questionnaire, veuillez vous assurer d'avoir pris connaissance de l'information disponible au sto.ca/consultation ou grâce à votre trousse d'information.

Si vous avez des interrogations, consultez la foire aux questions avant de commencer à répondre au questionnaire. Vous ne trouvez pas la réponse à votre question? Contactez-nous par courriel à l'adresse enquetes@sto.ca ou appelez le Service des relations avec la clientèle au 819 770-3242.

Répondre au questionnaire vous prendra de 20 à 30 minutes environ.

Veuillez noter que les questionnaires incomplets ne seront pas pris en compte.

Le questionnaire comporte 7 parties :

1. Les objectifs du système de transport
2. Vos préférences quant au service offert
3. Les scénarios proposés
4. Les modes de transport
5. Commentaires généraux
6. Votre profil
7. La consultation

Les questions précédées d'un astérisque (*) exigent une réponse.

Faites-nous parvenir votre questionnaire complété avant le dimanche 13 novembre 2016 :

- Par courrier adressé à :
STO - Direction développement, marketing et communications
100A - 10 rue Noël
Gatineau QC J8Z 3G5
- Par télécopieur au 819 966-0145
- Dans un des quatre Points de service de la STO :

Heures d'ouverture	Galleries Aylmer 181 rue Principale	STO 111 rue Jean-Proulx	Village Place Cartier 425 boul. St-Joseph	Station de la Cité 459 boul. de la Cité
Lundi au mercredi	Fermé sauf lundi 31 octobre et mardi 1 ^{er} nov.: 14 h 30 à 21 h	8 h 30 à 17 h 30	15 h à 18 h	7 h 30 à 18 h
Jeudi	Fermé		12 h à 18 h	7 h 30 à 20 h
Vendredi	14 h 30 à 21 h			
Samedi	10 h 30 à 17 h	10 h 30 à 17 h	11 h à 17 h	10 h à 17 h 30
Dimanche	Fermé	Fermé	Fermé sauf 30 octobre : 11 h à 17 h	10 h à 12 h 13 h à 17 h 30

Partie 1 - Les objectifs du système de transport collectif

1. * Sur une échelle de 1 à 10, où 1 signifie "pas du tout d'accord" et 10 "tout à fait d'accord", quel est votre degré d'accord avec les énoncés suivants?

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

	Pas du tout d'accord								Tout à fait d'accord		Je ne sais pas
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
... est essentielle pour répondre à la croissance de la population dans ce secteur.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... est un investissement nécessaire pour améliorer la qualité des déplacements.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... est primordiale pour réduire notre impact sur l'environnement.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... incitera les résidents à prendre davantage le transport en commun.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pour que le transport collectif soit le plus efficace possible (par exemple pour qu'il ne soit pas ralenti par la congestion ou les feux de circulation), il doit bénéficier d'un espace réservé sur la chaussée.

2. * Sur une échelle de 1 à 10, où 1 signifie "pas du tout d'accord" et 10 "tout à fait d'accord", quel est votre degré d'accord avec les énoncés suivants?

Pour que le service de transport en commun soit plus attrayant, il serait acceptable selon moi ...

	Pas du tout d'accord								Tout à fait d'accord		Je ne sais pas
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
... de convertir des voies de circulation en voies réservées pour le transport en commun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... d'éliminer des places de stationnement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... de reprendre des terrains privés (expropriations)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... d'utiliser des terrains boisés ou patrimoniaux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3. Selon vous, quels sont les trois principaux objectifs que le nouveau système devrait permettre d'atteindre?

Premier objectif :

Deuxième objectif :

Troisième objectif :

Les objectifs ou critères d'évaluation des scénarios

Un système de transport collectif doit concilier plusieurs objectifs.

Dans l'étude, les six objectifs ci-dessous ont été identifiés. Ils correspondent aux grandes familles de critères suivant lesquels chaque scénario sera évalué. Selon l'importance accordée à chacune des grandes familles de critères, un scénario pourrait apparaître comme plus avantageux par rapport aux autres.

Nous vous invitons à réaliser cet exercice de pondération en répartissant 100 points parmi les six critères suivants : accordez le plus de points aux critères que vous trouvez les plus importants, et moins de points à ceux que vous trouvez les moins importants. Vous pouvez accorder entre 0 et 100 points à chacun des critères, mais le total doit être égal à 100.

4. Répartissez 100 points parmi les six objectifs suivants :

Objectif	Nombre de points
Augmenter l'utilisation du transport en commun	
Desservir le plus grand nombre de résidences et de lieux d'activité	
Améliorer la performance du réseau de transport en commun (temps de déplacement et d'attente)	
Améliorer la qualité de vie des citoyens et préserver un environnement naturel et sain	
Contribuer à la sécurité et à l'efficacité des déplacements pour l'ensemble des modes de transport	
Constituer l'investissement le plus avantageux pour les contribuables par rapport au service offert (autant du point de vue du coût des infrastructures que des coûts d'opération du service)	
Total	100

Partie 2 - Vos préférences quant au service offert

Services avec ou sans correspondances

Les usagers pourraient être amenés à faire une ou plusieurs correspondances, dans le but d'améliorer l'efficacité du réseau, ou en raison du transfert d'un mode à l'autre (de l'autobus au tramway, par exemple).

5. * De combien de temps la durée totale de votre déplacement (incluant le temps d'attente) devrait-elle être réduite pour que vous choisissiez un trajet avec correspondance plutôt qu'un trajet direct?

- De 1 à 3 minutes au moins
- De 4 à 6 minutes au moins
- De 7 à 9 minutes au moins
- De 10 à 12 minutes au moins
- Je préférerais un trajet direct même si mon déplacement prenait plus de 12 minutes de plus
- Je ne sais pas

6. * Selon le mode utilisé, jusqu'à combien de correspondances seriez-vous prêt à faire?

	0 correspondance	1 correspondance	2 correspondances
Service rapide par bus (SRB)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tramway	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Distance de marche

Lorsque les arrêts sont rapprochés les uns des autres, cela signifie que les usagers n'ont pas à marcher longtemps pour se rendre à leur arrêt. En revanche, cela implique que le véhicule doit s'arrêter plus souvent. Le temps de parcours est donc plus long, et moins compétitif par rapport à l'automobile.

7. * Personnellement, et en gardant à l'esprit que des distances de marche plus courtes impliquent des services plus lents, jusqu'à combien de temps seriez-vous prêt à marcher pour accéder à un service à haute fréquence?

 minutes

Partie 3 - Les scénarios proposés

8. * En cohérence avec la vision de développement de la Ville de Gatineau, lequel des scénarios serait selon vous le plus bénéfique pour l'ensemble de la population de l'ouest de Gatineau?

- Le scénario A : amélioration du réseau actuel ⇒ Répondez à la question 11
- Le scénario B : Aylmer-Taché ⇒ Répondez aux questions 9 et 11
- Le scénario C : des Allumettières ⇒ Répondez aux questions 10 et 11
- Je ne sais pas ⇒ Passez à la question 12 (page 7)

9. * Si vous avez choisi le scénario B, votre choix se porte-t-il sur une des variantes en particulier?

- Le scénario B : chemin d'Aylmer et boulevard Alexandre-Taché
- La variante B1 : utilisation du boulevard Lucerne en arrière de l'UQO
- La variante B2 : utilisation du pont Champlain vers Ottawa
- Peu importe / Je ne sais pas

10. * Si vous avez choisi le scénario C, votre choix se porte-t-il sur une des variantes en particulier?

- Le scénario C : utilisation du boulevard des Allumettières sur toute sa longueur
- La variante C1 : utilisation du chemin McConnell et du boulevard du Plateau
- Peu importe / Je ne sais pas

11. * Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi ce scénario?

12. * Parmi les scénarios proposés, y en a-t-il un ou plusieurs que vous jugez inacceptable?

- Le scénario A : amélioration du réseau actuel
- Le scénario B : Aylmer-Taché
- Le scénario C : des Allumettières
- Non, aucun des trois scénarios n'est inacceptable selon moi ⇒ **Passez à la question 14**
- Je ne sais pas ⇒ **Passez à la question 14**

13. Pour quelle(s) raison(s)?

Partie 4 - Les modes de transport

14. * Parmi les adjectifs suivants, cochez les 3 attributs du mode de transport qui sont les plus importants pour vous.

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Rapide | <input type="checkbox"/> Silencieux |
| <input type="checkbox"/> Écologique / électrique | <input type="checkbox"/> Fréquent |
| <input type="checkbox"/> Fiable | <input type="checkbox"/> Sans correspondances |
| <input type="checkbox"/> Moderne | <input type="checkbox"/> Peu cher à exploiter (coûts d'opération) |
| <input type="checkbox"/> Confortable | <input type="checkbox"/> Peu coûteux à mettre en place (investissement initial) |
| <input type="checkbox"/> Accessible (aux personnes à mobilité réduite, aux poussettes, etc.) | |

Selon l'achalandage projeté, trois modes de transport peuvent être envisagés pour l'ouest de Gatineau : l'autobus, le service rapide par bus (SRB), ou le tramway.

15. * Quel(s) mode(s) de transport préféreriez-vous?



L'autobus



Le service rapide par bus (SRB)*



Le tramway



Je n'ai pas de préférence / Je ne sais pas

* L'image représente le SRB envisagé pour Québec et Lévis. Ce type de véhicule, hybride ou électrique, est considéré pour l'ouest de Gatineau.

16. Pour quelle(s) raison(s)?

Partie 5 - Commentaires

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

Partie 6 - Votre profil

Veillez noter qu'aucune donnée personnelle permettant de vous identifier n'est collectée. Les questions suivantes sont posées à des fins de regroupement uniquement.

18. * Êtes-vous ... ?

- Un homme
- Une femme
- Je préfère ne pas répondre

19. * Dans quelle catégorie d'âge vous situez-vous?

- Moins de 18 ans
- 18 à 24 ans
- 25 à 34 ans
- 35 à 44 ans
- 45 à 54 ans
- 55 à 64 ans
- 65 à 74 ans
- 75 ans et plus
- Je préfère ne pas répondre

20. * Quelle est votre occupation principale?

- Travailleur à temps plein
- Travailleur à temps partiel
- Étudiant
- À la maison ⇒ Passez à la question 23
- Retraité ⇒ Passez à la question 23
- Sans emploi / en recherche d'emploi..... ⇒ Passez à la question 23
- Je préfère ne pas répondre
- Autre, veuillez préciser : _____

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

- Ottawa - centre-ville
- Ottawa - hors centre-ville
- Gatineau, secteur Hull - centre-ville (Île de Hull)
- Gatineau, secteur Hull - hors centre-ville
- Gatineau, secteur Gatineau
- Gatineau, secteur Aylmer
- Gatineau, secteurs Buckingham ou Masson-Angers
- Autre municipalité qu'Ottawa ou Gatineau

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

- Autobus de la STO
- Autobus d'OC Transpo
- Voiture (conducteur)
- Voiture (passager)
- Voiture en libre-service (Communauto)
- Taxi
- Moto
- Vélo personnel ou VeloGo
- Marche
- Autre

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

- Autobus de la STO
- Autobus d'OC Transpo
- Voiture (conducteur)
- Voiture (passager)
- Voiture en libre-service (Communauto)
- Taxi
- Moto
- Vélo personnel ou VeloGo
- Marche
- Autre

24. * Quel est le code postal de votre résidence principale?

Veillez indiquer un code postal valide. La réponse est obligatoire et sera utilisée à des fins de regroupement uniquement.

Partie 7 - La consultation

Cette partie est facultative, mais votre avis est très important pour nous. Si vous pouvez nous accorder encore une minute, laissez-nous savoir ce que vous avez pensé de la consultation.

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

Plusieurs réponses sont possibles.

- Lors des soirées portes ouvertes les 19 et 20 octobre
- Sur le site Web de la STO
- En posant une question par courriel
- Grâce à un feuillet imprimé
- Autre, veuillez préciser : _____

⇒ Répondez aux questions 26 et 27

⇒ Répondez à la question 28

26. À quelle(s) soirée(s) portes ouvertes avez-vous assisté?

- Le 19 octobre au centre communautaire du Plateau
- Le 20 octobre au centre communautaire Front

27. Sur une échelle de 1 à 10, où 1 signifie "pas du tout satisfait" et 10 "tout à fait satisfait", quel est votre niveau de satisfaction à l'égard des soirées portes ouvertes?

Pas du tout satisfait									Tout à fait satisfait	Je ne sais pas
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

28. Sur une échelle de 1 à 10, où 1 signifie "pas du tout satisfait" et 10 "tout à fait satisfait", quel est votre niveau de satisfaction à l'égard de l'information disponible sur le site Web de la STO?

Pas du tout satisfait									Tout à fait satisfait	Je ne sais pas
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

29. Sur une échelle de 1 à 10, où 1 signifie "pas du tout d'accord" et 10 "tout à fait d'accord", quel est votre degré d'accord avec les énoncés suivants?

	Pas du tout d'accord								Tout à fait d'accord		Je ne sais pas
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Le questionnaire était intéressant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les termes utilisés étaient simples et faciles à comprendre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il était facile de répondre aux questions	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le questionnaire était trop long	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai pu exprimer mes préférences et mes préoccupations	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

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

Annexe C

Mémoire d'Action vélo Outaouais

11 novembre 2016

Sujet : Préparer la mobilité de l'avenir dans l'ouest de Gatineau

Action Vélo Outaouais est heureux d'apporter ses commentaires dans le cadre de la consultation « Préparer la mobilité de l'avenir dans l'ouest de Gatineau ». Notre organisme regroupe des organismes et des cyclistes de la région. Nous faisons la promotion du vélo à des fins touristiques, récréatives et comme mode de transport. Nous organisons chaque année une initiative phare dans laquelle les participants s'engagent à utiliser le vélo à des fins utilitaires. L'ayant cette année renommée « Option Vélo » et élargie à tous les déplacements utilitaires à vélo (et non seulement pour le travail), nous avons dépassé les 1200 membres, preuve que le vélo est en constante croissance comme moyen de transport.

Dans le cadre de la présente consultation, nous ne nous prononcerons pas sur un axe particulier de transport public rapide ni sur le mode (autobus ou tramway). Cependant, nous insistons pour que le projet inclue une voie cyclable utilitaire longeant la voie de transport public choisie.

Aussi, nous voulons attirer votre attention sur le besoin impératif d'arrimage vélo-transport public pour attirer une nouvelle clientèle, autant en vélo qu'en transport public.

Les différentes recherches montrent que les cyclistes utilitaires se déplacent pour le travail avec un trajet moyen de 5 kilomètres. Pour encourager la population de l'ouest de Gatineau à se rendre au travail (la plupart du temps à Ottawa) sans utiliser l'auto-solo, l'arrimage vélo-transport public peut s'avérer profitable. Des gens qui trouvent le trajet à vélo trop long vers Ottawa ou le centre-ville de Gatineau pourraient être tentés de faire le trajet soit à l'aller, soit au retour. Il faudrait pour cela installer des supports à vélo devant les autobus ou avoir un espace vélo dans le wagon de tramway si c'est l'option retenue.

Une autre façon d'aller chercher la clientèle qui utiliserait les deux modes de transport (vélo et transport en commun) serait d'aménager des stationnements vélo sécuritaires dans les stations de transport public rapide les plus utilisées. Ce genre de stationnement sécurisé existe déjà à la station de métro Lionel Groulx à Montréal¹, à la gare Deux Montagnes de l'AMT² et à la gare Union de Toronto³.

¹ On peut trouver l'information sur ce modèle de stationnement vélo à l'adresse <http://www.stm.info/fr/velo/abri-velo-station-lionel-groulx>

² On peut trouver de l'information sur ce modèle de stationnement vélo à l'adresse <https://www.amt.qc.ca/fr/planifier-trajet/velo/velostations>

Nous tenons aussi à ce que la ville de Gatineau développe des aménagements cyclables pour se rendre aux stations de transport en commun rapide. Aussi, nous estimons que quelle que soit la localisation de la future infrastructure, la ville de Gatineau, de concert avec la STO, doit s'assurer de réaliser et maintenir des voies cyclables de qualité permettant aux adeptes du transport utilitaire et actif de circuler en toute efficacité et sécurité. À ce titre l'aménagement du chemin Lucerne doit demeurer une priorité même si la STO et la Ville devaient retenir l'option des Allumetières pour aménager sa voie principale dans le secteur ouest.

Nous espérons que nos suggestions vous plairont et qu'elles contribueront au développement du transport actif comme du transport en commun. Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information.

Jacques Fournier, président d'Action Vélo Outaouais, au nom du conseil d'administration

³ On peut trouver l'information sur ce modèle de stationnement vélo à l'adresse <http://www1.toronto.ca/wps/portal/contentonly?vgnextoid=c645970aa08c1410VgnVCM10000071d60f89RCRD>

Annexe D

**Mémoire de l'Université du Québec
en Outaouais (UQO)**



**Étude pour un système de transport collectif
performant dans l'Ouest de Gatineau**

Consultation publique
Préparer la mobilité de l'avenir dans l'ouest de Gatineau
Société de transport de l'Outaouais

Du 17 octobre au 13 novembre 2016

Université du Québec en Outaouais
Bureau du recteur

Le 1^{er} décembre 2016

Pour l'Université du Québec en Outaouais (UQO), il est important de développer un nouveau système de transport collectif vers l'Ouest de Gatineau. Cela permettra de répondre à plusieurs attentes des citoyens de Gatineau et des membres de la communauté universitaire de l'UQO. Dans les quelques pages qui suivent, nous allons exposer notre position et voir quel serait l'impact du développement de l'UQO pour le transport en commun de Gatineau, en examinant le plan de développement de l'UQO pour les prochaines années¹.

D'emblée pour l'UQO, un plan de développement du transport collectif doit correspondre à la réalisation d'au moins trois objectifs :

- A) En ce qui concerne la gestion des déplacements, l'UQO souhaite que, pour le bénéfice des usagers et de la communauté universitaire, le réseau soit en mesure d'être rapide, efficace et disponible, avec une desserte couvrant l'ensemble du territoire, incluant les zones les moins peuplées.
- B) L'UQO souhaite que le développement du réseau de transport collectif se fasse dans un plan général de développement durable. En effet, l'UQO souscrit aux grandes orientations gouvernementales de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'électrification des transports. L'UQO est également favorable à toute mesure ou action en faveur des déplacements actifs, comme la marche et le vélo : apaisement de la circulation routière; développement de liens piétonniers et cyclables; installation d'équipements destinés aux cyclistes; aménagement de trottoirs et de mobilier urbain; etc.
- C) L'UQO souhaite également que le plan d'extension du réseau de transport en commun soit conçu en lien avec les effets attractifs de l'UQO et de la ville de Gatineau par l'intégration à un développement visionnaire, tourné vers l'avenir, dans un souci de répondre aux besoins des citoyens dans une ville innovante et démocratique, et inspiré par l'électrification des transports ainsi que la stratégie numérique.

¹ Je remercie le professeur Mario Gauthier du Département des sciences sociales de l'UQO pour sa contribution à la réflexion et à la conception de ce mémoire.

Le transport en commun est l'un des éléments qui rend la ville plus attractive et peut être considéré comme un moyen d'attirer des étudiants, des professeurs et des employés à l'UQO. Les transports collectifs participent à l'amélioration de la qualité de vie de la ville et représentent un moyen de déplacement efficace et économique, dans la mesure où les concepteurs peuvent assurer une meilleure connectivité dans le réseau vers un ensemble de destinations à Gatineau, et aussi vers Ottawa et les districts ruraux. Selon différents scénarios élaborés par la Ville de Gatineau, la population habitant l'ouest de la ville pourrait être appelée à croître. En 2016, 1 194 étudiants habitaient l'ouest de Gatineau, soit environ 22 % de l'effectif étudiant qui fréquente les pavillons Alexandre-Taché et Lucien-Brault du Campus Gatineau de l'UQO (données colligées par le Bureau du registraire). De plus, la vente de la Passe Forfait Cam-Puce STO en partenariat avec l'UQO se déploie comme suit depuis les trois dernières années :

Hiver 2016 : 614

Automne 2016 : 654

Hiver 2015 : 658

Automne 2015 : 722

Hiver 2014 : 521

Automne 2014 : 694

Avec le projet de campus unifié de l'UQO sur le site du pavillon Alexandre-Taché, la Passe Forfait Cam-Puce STO pourrait être appelée à connaître davantage de succès. L'UQO pourrait alors faire une plus grande promotion pour l'usage des transports collectifs auprès de ses étudiants.

La Ville de Gatineau a retenu le périmètre du pavillon Alexandre-Taché de l'UQO comme faisant partie intégrante du centre-ville. Les projets futurs de développement sont liés à une intégration du campus de l'UQO au développement du quartier qui pourrait alors connaître un déploiement des résidences universitaires, des commerces de proximité,

des cafés et restaurants. Deux observations doivent être prises en considération quant à cette hypothèse.

Dans ses projets de développement futur, l'UQO projette de consolider ses activités du Campus Gatineau avec la construction d'un bâtiment permettant de transférer l'ensemble des activités du pavillon Lucien-Brault vers le pavillon Alexandre-Taché (situés à environ un kilomètre l'un de l'autre). Une demande de financement a été déposée à cet effet au ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur; une réponse est attendue incessamment. Ce projet majeur d'infrastructure est la priorité du plan quinquennal d'investissement de l'UQO. Ce projet de consolidation sera bénéfique pour l'ensemble de la communauté universitaire, puisque pour la première fois depuis la création de l'UQO en 1981 (alors appelée UQAH), tous les étudiants et tout le personnel seront réunis au même endroit. Cela aura des conséquences pour la vie du quartier et pour la vie étudiante. Le transport en commun ne sera pas en reste. D'abord, près de 5 000 étudiants et plus de 500 membres du personnel, professeurs, chargés de cours et employés de soutien fréquenteront le même endroit entre 8 h et 22 h du lundi au vendredi, sans compter les activités de fin de semaine, dont des cours en nombre plus restreint toutefois, et des activités scientifiques, telles que des colloques et autres rencontres, qui peuvent parfois mobiliser plusieurs centaines de personnes. Bien sûr, selon l'horaire, les professeurs, les chargés de cours et les étudiants ne fréquentent pas l'Université tous et toutes en même temps. Toutefois, cela mènera à une croissance de la fréquentation du campus Alexandre-Taché de manière considérable, puisque les effectifs seront doublés rapidement dès que ce projet de consolidation sera concrétisé.

L'autre observation sur ce projet majeur concerne le stationnement. L'UQO ne pourra pas doubler les espaces de stationnement présentement disponibles au campus Alexandre-Taché par le transfert des 480 places du pavillon Lucien-Brault. Seules quelques places de stationnement pourront être ajoutées. Une offre améliorée du service du transport en commun permettra de pallier à cette difficulté de se véhiculer

en voiture individuelle si les places de stationnement sont réduites en proportion. L'UQO entend également faire la promotion des déplacements en vélo, notamment parce que l'Université est située au croisement de pistes cyclables en réseau. L'UQO entend également faire la promotion de l'utilisation de la voiture électrique en réservant des places de stationnement avec borne de recharge.

Deux autres éléments sont aussi à considérer dans la réflexion que l'UQO doit partager avec les concepteurs d'un plan de développement d'un système de transport collectif dans l'ouest de Gatineau. D'abord, le nouveau Plan stratégique 2016-2020 de l'UQO, adopté par le conseil d'administration en octobre dernier, prévoit un projet annonçant le virage de l'UQO vers le développement durable appelé campus vert ou encore campus durable. Ce projet est actuellement en développement, mais tout projet d'infrastructure, de conception des cours, de la recherche, de même que les politiques et règlements de l'UQO doivent se concevoir avec le souci du développement durable.

Ensuite, l'UQO entend continuer le développement de nouveaux programmes dans le domaine des sciences et des sciences de la santé, du droit, des sciences sociales, avec une plus grande offre de programmes également aux cycles supérieurs, entraînant le besoin pour de nouveaux espaces de recherche et des laboratoires. À moyen terme, de nouveaux pavillons seront ainsi ajoutés au parc immobilier du Campus Alexandre-Taché, dont un pavillon pour les sciences de la santé et un centre sportif. D'ici 2030, 10 000 étudiants pourraient fréquenter l'UQO au campus de Gatineau.

Mobilité durable et aménagement du territoire

L'UQO souscrit aux orientations du schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Gatineau entré en vigueur en décembre 2015 et qui priorise des objectifs de mobilité durable, notamment par l'établissement de zones d'aménagement axées sur le transport collectif (ZATC). L'UQO est donc en faveur d'un système de transport collectif dans l'ouest de la ville de Gatineau qui permette de réduire l'usage de l'automobile et d'accroître la part modale du transport collectif.

Le scénario privilégié par l'UQO

Parmi les trois scénarios proposés, le scénario chemin d'Aylmer/boulevard Alexandre-Taché (scénario B/B1) est sans contredit le scénario préférentiel et optimal pour l'UQO. Selon ce scénario, l'axe Aylmer/Taché serait privilégié, et les déplacements vers le centre-ville de Gatineau et vers le centre-ville d'Ottawa seraient grandement améliorés, peu importe le mode de transport retenu (voies réservées, système rapide par bus ou tramway). Le principal avantage de ce scénario est de desservir directement l'UQO qui constitue un grand générateur de déplacements. Un deuxième avantage de ce scénario est de permettre une connexion du nouveau système de transport collectif dans l'ouest de Gatineau au *Rapibus* existant, facilitant ainsi les déplacements entre tous les secteurs de la ville. En outre, la variante B1 de ce scénario, qui passerait en arrière de l'UQO via Lucerne entre la rue Saint-Dominique et la station Taché-UQO du *Rapibus*, à l'est du boulevard St-Joseph, est particulièrement intéressante, parce qu'elle permettrait un arrimage du nouveau système de transport collectif dans l'ouest au *Rapibus* existant, et ce, directement sur le campus consolidé de l'UQO. Cette variante permettrait également un arrimage avec le système léger sur rail d'Ottawa via le pont Prince de Galles. Enfin, ce scénario comporte également un avantage important, celui de permettre une certaine revitalisation urbaine des rues et des quartiers limitrophes à l'Université dans un contexte de consolidation du campus universitaire et de construction de nouveaux bâtiments. Ce serait notamment l'occasion de procéder à une revitalisation du boulevard Alexandre-Taché entre les rues Saint-Dominique et

Montcalm (réfection et élargissements du boulevard et du pont au-dessus du ruisseau de la Brasserie), contribuant ainsi à résoudre des problèmes récurrents de congestion routière aux heures de pointe dans ce secteur. Ce serait également l'occasion de procéder à une certaine revitalisation urbaine du quartier Val-Tétreau au pourtour du boulevard Lucerne. Cela permettrait enfin de contribuer à la création d'un quartier universitaire dynamique et convivial pour la communauté.

Le processus de consultation

L'UQO tient à féliciter la STO pour avoir initié un processus de consultation publique permettant aux citoyens de s'informer et de se prononcer sur des enjeux de mobilité durable dans l'ouest de Gatineau. L'UQO considère toutefois que la démarche de consultation mise en place par la STO – forum, soirées portes ouvertes et questionnaire s'adressant principalement aux usagers potentiels du système de transport collectif pour l'ouest – est insuffisante pour une institution comme l'UQO qui désire non seulement se prononcer sur l'avenir du transport en commun à Gatineau, mais également agir comme un partenaire dans une optique de concertation avec le milieu. En ce sens, l'UQO veut contribuer aux prochaines étapes dans la mise en place d'un système de transport collectif performant dans l'ouest de Gatineau, notamment lors de l'étude détaillée du scénario retenu. L'UQO considère notamment qu'elle est en mesure de contribuer significativement aux étapes de concertation avec le milieu nécessaire à la mise en place du système de transport collectif dans l'ouest de Gatineau.

Conclusion

L'UQO souhaite un développement du transport collectif qui soit efficace et harmonieux avec les attentes des citoyens, en mesure de suivre la croissance présente et future de l'Université, dans un souci de développement durable et de l'essor d'une ville à l'écoute des citoyens. À cet effet, nous désirons collaborer étroitement avec la STO au déploiement du transport collectif vers l'ouest de la ville de Gatineau.

Annexe E

**Communiqué du CREDDO,
de Transport 2000 et d'Équiterre**



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pour diffusion immédiate

Assurer le développement d'un système de transport collectif adéquat dans l'ouest de la Ville de Gatineau

Gatineau, le 22 décembre 2016 – C'est dans un contexte de lutte aux changements climatiques et de manque d'investissements dans le transport en commun au Québec que Transport 2000, Équiterre et le CREDDO désirent prendre part au débat entourant les investissements accrus en transport en commun dans la région de la Capitale nationale du Canada.

Il nous apparaît important d'assurer un développement structuré de l'ouest de la ville de Gatineau et des MRC avoisinantes dans une véritable perspective de développement durable et de transition vers l'utilisation d'énergie renouvelable. Les organisations invitent les élus de tous les paliers de gouvernements à coordonner leurs efforts pour faire advenir rapidement les projets gagnants pour la mobilité des citoyens et la réduction des gaz à effet de serre.

Il est souhaitable de tirer parti de la volonté du gouvernement fédéral de s'investir dans les infrastructures vertes pour assurer une plus grande cohésion des différents systèmes de transport en commun entre les deux provinces.

« Nous devons nous mettre dans la peau de l'utilisateur. Les gens ne cherchent pas à comprendre les champs de compétences dans le domaine de transport en commun, ils veulent se rendre à leur travail d'une façon la plus efficace possible. L'idée d'envisager tout type d'avenues prometteuses en transport en commun serait un premier pas dans le but d'offrir une offre intégrée qui structure un service de transport en commun dans la région », dit Marc Bureau, président du CREDDO.

Malgré des investissements sans précédent du fédéral dans les transports en commun, le gouvernement du Québec tarde à aller chercher sa part. « Si l'on se compare, l'Ontario a déjà investi dans ses transports collectifs plus de 4 fois plus d'argent issu de la phase I d'infrastructures fédérales », déclare Philippe Cousineau Morin, coordonnateur à Transport 2000. « Il faut saisir l'occasion et offrir rapidement des alternatives de déplacement de qualité aux citoyens ».

« Le secteur des transports est celui qui a connu la plus forte augmentation de ses GES depuis 1990 et menace l'atteinte des objectifs du Québec en matière de lutte aux changements climatiques », déclare Sidney Ribaux, directeur d'Équiterre. « Il importe que des mesures ambitieuses et innovantes en matière de transport collectif soient prises et arrimées à l'ensemble des besoins de la région », ajoute-t-il.



Les organisations environnementales demandent que des investissements majeurs soient mis en place de la part des divers paliers de gouvernement (municipaux, provinciaux et fédéral) pour assurer le développement de l'offre de transport en commun axée sur l'innovation pour l'ouest de la Ville de Gatineau et que la STO considère sérieusement toutes les options déjà soumises ou à venir pour mieux desservir l'ouest de la Ville de Gatineau tout en permettant de mieux relier le centre-ville de Gatineau avec le système de train léger de la ville d'Ottawa.

-30-

À propos du CREDDO :

Le CREDDO est un organisme sans but lucratif qui est reconnu comme l'interlocuteur privilégié du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour la concertation en matière d'environnement et de développement durable en Outaouais, et ce depuis le début des années 1990. Ensemble, facilitons le développement durable en Outaouais constitue la mission du CREDDO. Le partage et la collaboration entre les organismes et les autres acteurs environnementaux et développements durables sont les valeurs principales.

À propos de Transport 2000 :

Transport 2000 est une association nationale d'éducation, de recherche et de représentation des usagers qui a pour mission de contribuer au développement global des transports collectifs et à l'amélioration des services aux usagers, en nous assurant que leur point de vue est pris en compte. La vision : s'assurer que les citoyens aient accès à des services de transports collectifs abordables, de qualité et sécuritaires. L'association se veut « la voix des usagers » pour l'ensemble du Québec.

À propos d'Équiterre :

Équiterre s'est donné pour mission de contribuer à bâtir un mouvement de société en incitant citoyens, organisations et gouvernements à faire des choix écologiques, équitables et solidaires. Par son action, Équiterre veut porter l'attention sur les aspects fondamentaux de la vie. Manger, se transporter, habiter, jardiner et consommer : des besoins vitaux, mais aussi des moyens à la portée de chacun pour agir de façon responsable et changer le monde un geste à la fois.

Renseignements :

Benoit Delage
Directeur général
819 772-4925
Cell : 514 692-1273
dg@creddo.ca

Annexe B

RAPPORT SYNTHÈSE DU SONDAGE LÉGER



Étude de l'ouest de Gatineau

Dossier 70830-024
30 mars 2017



Table des matières

Approche méthodologique	3
Analyse détaillée des résultats	9
<hr/>	
1. La perception à l'égard de l'implantation d'un nouveau système de transport en commun dans l'ouest de la ville	10
2. Les attributs les plus importants	12
3. Le système de transport le plus approprié	14
4. Le mode de transport qui inciterait le plus à utiliser le transport en commun	16
Conclusion	18
Annexe : l'attribut le plus important	20
Contacts	22

Approche méthodologique



Approche méthodologique

Sondage téléphonique et par Internet auprès de 1 003 usagers et non-usagers du transport en commun de la STO.

Population à l'étude

Les résidents de la ville de Gatineau âgés de 18 ans et plus, pouvant s'exprimer en français ou en anglais et accessibles par voie téléphonique ou électronique à partir d'un ordinateur ou d'un téléphone intelligent.

☞ Un quota minimum de 500 usagers et 500 non-usagers a été fixé, de même que des quotas par secteur de résidence. La répartition de l'échantillon est présentée à la page 8 du présent rapport d'analyse.

Méthode de collecte des données

La présente étude a été réalisée par voie téléphonique et par Internet.

Sondage téléphonique

L'échantillon a été sélectionné de manière aléatoire à l'aide du logiciel Échantillonneur Canada de la firme ASDE parmi tous les ménages de la ville de Gatineau.

Sondage par Internet

À partir du panel d'internautes de Léger, l'échantillon a été tiré de façon aléatoire auprès des répondants potentiels selon un algorithme qui stratifie les invitations en fonction des caractéristiques sociodémographiques (sexe, âge, lieu de résidence) et en fonction de la date et du résultat des dernières invitations. L'ancienneté des panélistes chez Léger est aussi prise en compte lors du tirage de l'échantillon.

Instrument de mesure

Le questionnaire a été élaboré par les professionnels de la STO en collaboration avec les professionnels de Léger. Le questionnaire comprenait une vingtaine de variables, incluant les questions d'admissibilité et d'ordre sociodémographiques. La durée moyenne de complétion a été de 4 minutes en ligne et 6 minutes par voie téléphonique.

Prétest du questionnaire

Avant d'entreprendre la collecte officielle des données, deux prétests ont été réalisés : un par voie téléphonique et un autre par Internet. Ces prétests ont eu lieu le 1^{er} décembre 2016 auprès de respectivement 20 (prétest téléphonique) et 31 (prétest en ligne) répondants afin de valider le questionnaire et d'assurer son déroulement logique. Aucune modification n'a été apportée au questionnaire à la suite des prétests.

Approche méthodologique

Une démarche
réalisée selon les
règles de l'art
régissant l'industrie
de la recherche.



Collecte des données

La collecte des données a été réalisée du 2 au 20 décembre 2016.

Sondage téléphonique

Les entrevues ont été réalisées par les intervieweurs expérimentés et bilingues de Léger. Tous les intervieweurs ayant travaillé sur ce projet de recherche ont reçu une formation approfondie de la part de la chargée de projet de Léger et du superviseur du centre d'appels dans le but de maîtriser parfaitement le questionnaire avant d'entreprendre la collecte des données.

Toutes les entrevues téléphoniques ont été réalisées et surveillées en continu au centre d'appels de Léger. Les superviseurs étaient présents en tout temps afin d'assurer le contrôle et la qualité des entrevues. L'écoute monitoring en cours de sondage a été effectuée de façon constante, avec surveillance simultanée des informations inscrites sur le fichier informatique. Les superviseurs contrôlaient ainsi non seulement la qualité de l'entrevue, mais aussi la bonne adéquation entre les réponses fournies et le code entré au fichier.

De manière à maximiser le taux de réponse, entre 5 et 10 rappels ont eu lieu à différents moments de la journée et de la semaine pour rejoindre une personne si la ligne était occupée, si on ne répondait pas ou si un répondeur était branché. Des rendez-vous ont été pris lorsque la personne préférait répondre à un autre moment. Ce nombre de rappels assure une meilleure représentativité de la population sondée.

Sondage par Internet

Un courriel d'invitation a été envoyé aux panélistes pour les inviter à répondre au sondage (code d'accès unique) et Léger a assuré l'hébergement du sondage sur son serveur de façon sécuritaire. Un contrôle de qualité a été réalisé en continu tout au long de la collecte des données.

👉 Au total, 1 003 entrevues complètes ont été réalisées, soit 333 entrevues par voie téléphonique et 670 entrevues par Internet. De ces 1 003 entrevues complétées, 502 ont été réalisées auprès d'utilisateurs de la STO et 501 auprès de non-utilisateurs.

Approche méthodologique

Nos accréditations pour la recherche par Internet :



Échantillonnage et précision statistique

À titre comparatif, la marge d'erreur maximale associée à un échantillon entièrement probabiliste de même taille (1 003 répondants) est de $\pm 3,1\%$ dans un intervalle de confiance de 95% (19 fois sur 20).

La répartition de l'échantillon selon les cinq secteurs de la ville de Gatineau est présentée au tableau ci-dessous :

Secteurs	Usagers	Non-usagers	Total	Marge d'erreur maximale (19 fois sur 20) ¹
Aylmer	150	150	300	$\pm 5,7\%$
Hull	150	151	301	$\pm 5,7\%$
Gatineau	100	100	200	$\pm 6,9\%$
Buckingham	51	50	101	$\pm 9,8\%$
Masson-Angers	51	50	101	$\pm 9,8\%$
Total	502	501	1 003	$\pm 3,1\%$

Pondération et représentativité

Afin de redresser les déséquilibres et de rendre l'échantillon représentatif de la population ciblée, les données brutes de l'étude ont été pondérées en fonction de la distribution réelle dans la population selon le secteur de résidence, le sexe, l'âge, la langue maternelle et le fait d'être usager ou non du transport en commun de la STO. (source : Statistique Canada, recensement 2011).

Analyse des résultats

Pour chacune des variables à l'étude, les résultats globaux sont présentés dans un tableau. Des tests de proportions ont été effectués pour identifier les différences statistiquement significatives; ces différences sont d'ailleurs relevées dans l'analyse lorsque pertinentes à l'interprétation des résultats.

Approche méthodologique

Comment lire les résultats ?

Notes de lecture du rapport

- Dans les tableaux et les graphiques, le « n » représente le nombre réel de personnes interrogées.
- Le cas échéant, les totaux différents de 100% sont dus à la non-réponse ou à l'arrondissement à l'entier.
- Afin de faire ressortir les écarts entre les sous-groupes à l'étude, les proportions significativement supérieures sont présentées en **rouge** dans les tableaux et graphiques, alors que celles qui sont significativement inférieures sont présentées en **bleu**.
- Dans un souci de comparaison avec les résultats des études menées en 2015, 2014, 2013 et 2012 une flèche vers le haut (↑) indique une différence significative à la hausse, alors qu'une flèche vers le bas (↓) indique une différence significative à la baisse.

Notons que la forme masculine utilisée dans le texte désigne aussi bien les femmes que les hommes. Elle n'est utilisée qu'à la seule fin d'alléger le texte et d'en faciliter la compréhension.

Interprétation des échelles de satisfaction

Les échelles de satisfaction et d'accord graduées en 10 points s'interprètent de la façon suivante :

- Notes entre 1 et 4,9 : Insatisfaisant / Peu ou pas du tout d'accord
- Notes entre 5 et 6,9 : Moyennement satisfaisant / Moyennement d'accord
- Notes entre 7 et 10 : Satisfaisant / D'accord

Approche méthodologique

Définition des termes

Dans ce rapport, les appellations suivantes désignent :

Les usagers

- **Usager régulier du transport en commun de la STO** : Usager qui a effectué plus de 10 déplacements sur le réseau de transport en commun de la STO au cours du mois de novembre 2016.
- **Usager occasionnel du transport en commun de la STO** : Usager qui a effectué entre 4 et 10 déplacements sur le réseau de transport en commun de la STO au cours du mois de novembre 2016.

Les non-usagers

- **Usager très occasionnel du transport en commun de la STO** : personne qui a effectué entre 1 et 3 déplacements sur le réseau de transport en commun de la STO au cours du mois de novembre 2016. Ces personnes sont considérées comme des **non-usagers** du transport en commun de la STO.
- **Non-usager du transport en commun de la STO** : personne qui n'a effectué aucun déplacement sur le réseau de transport en commun de la STO au cours du mois de novembre 2016.

Analyse détaillée des résultats



Étude de l'ouest de Gatineau

La mise en place d'un nouveau système de transport collectif dans l'ouest de Gatineau est une proposition qui plaît aux Gatinois, plus particulièrement aux résidents du secteur Aylmer.

La STO réalise une étude afin d'identifier le système de transport collectif qui répondra le mieux aux besoins de déplacements des résidents de l'ouest de Gatineau et qui contribuera au développement de la ville selon la vision du schéma d'aménagement. Dans ce cadre, elle a réalisé une démarche de consultation à laquelle plus de 400 citoyens ont pris part. La STO a souhaité obtenir un portrait représentatif des attentes et des préférences de la population en validant par une enquête certains des résultats obtenus lors de la consultation publique.

Notons que la partie ouest de la ville de Gatineau inclut le secteur Aylmer, le district du Plateau et le district du Manoir-des-Trembles-Val-Tétreau.

1. La perception à l'égard de l'implantation d'un nouveau système de transport en commun dans l'ouest de la ville

C'est dans cette perspective que les Gatinois ont été invités à indiquer leur degré d'accord à l'égard de l'énoncé suivant :

La mise en place d'un nouveau système de transport collectif dans l'ouest de Gatineau est un investissement nécessaire pour améliorer la qualité des déplacements des résidents.

Les résultats sont sans équivoque : 77% des répondants se disent en accord avec cet énoncé, alors que 10% sont moyennement en accord et 5% sont en désaccord avec ce propos. Ces résultats se traduisent en une note moyenne d'accord de 8,2 sur 10.

- Parmi les résidents du secteur Aylmer, soit les résidents les plus concernés par cette étude, ce sont 89% qui se disent en accord avec l'énoncé voulant que la mise en place d'un nouveau système de transport collectif dans l'ouest de la ville soit un investissement nécessaire pour améliorer la qualité des déplacements (la note moyenne d'accord est de 8,9 sur 10, soit la note la plus élevée des cinq secteurs de résidence). **Par conséquent, on peut penser que la démarche entamée par la STO est perçue d'un bon œil par les citoyens, ces derniers se montrant favorables à ce qu'un nouveau système de transport en commun soit mis en place dans ce secteur de la ville.**
- Par ailleurs, au regard du profil sociodémographique des répondants, on constate que les personnes âgées de 65 ans et plus (8,7 sur 10), les non-francophones (8,5 sur 10) et les non-usagers (8,4 sur 10) présentent des notes moyennes d'accord significativement plus élevées.

Les résultats détaillés des usagers et non-usagers, selon les secteurs de résidence et selon les districts concernés sont présentés à la page suivante.

Étude de l'ouest de Gatineau

1. La perception à l'égard de l'implantation d'un nouveau système de transport en commun dans l'ouest de la ville - suite

Selon les cinq secteurs de résidence de la ville de Gatineau

Q4. Sur une échelle de 1 à 10, où la note « 1 » signifie que vous n'êtes pas du tout d'accord et la note « 10 » que vous êtes tout à fait d'accord, quel est votre degré d'accord avec l'énoncé suivant :

La mise en place d'un nouveau système de transport collectif dans l'ouest de Gatineau est un investissement nécessaire pour améliorer la qualité des déplacements des résidents.

Base : l'ensemble des répondants	Total 2016 (n=1003)	Usagers (n=502)	Non-usagers (n=501)	Aylmer (n=300)	Hull (n=301)	Gatineau (n=200)	Buckingham (n=101)	Masson-Angers (n=101)
D'accord	77%	76%	78%	89%	85%	72%	57%	56%
Moyennement d'accord	10%	11%	9%	4%	7%	12%	17%	16%
Peu ou pas du tout d'accord	5%	8%	4%	4%	3%	6%	9%	12%
Moyenne d'accord (sur 10)	8,2	7,9	8,4	8,9	8,5	7,9	7,5	6,8
Ne sait pas / Refus	8%	5%	10%	3%	5%	10%	16%	17%

Selon les districts concernés (du secteur Aylmer et d'une partie du secteur Hull)

Q4. Sur une échelle de 1 à 10, où la note « 1 » signifie que vous n'êtes pas du tout d'accord et la note « 10 » que vous êtes tout à fait d'accord, quel est votre degré d'accord avec l'énoncé suivant :

La mise en place d'un nouveau système de transport collectif dans l'ouest de Gatineau est un investissement nécessaire pour améliorer la qualité des déplacements des résidents.

Base : l'ensemble des répondants des districts concernés par l'étude de l'ouest	Répondants des cinq districts (n=396)	Usagers des cinq districts (n=200)	Non-usagers des cinq districts (n=196)	Aylmer (n=77)	Lucerne (n=66)	Deschênes (n=117)	Plateau (n=69)	Manoir-des-Trembles-Val-Tétreau (n=67)
D'accord	89%	90%	89%	95%	85%	90%	89%	85%
Moyennement d'accord	4%	2%	5%	2%	2%	6%	6%	1%
Peu ou pas du tout d'accord	3%	6%	2%	1%	6%	3%	3%	4%
Moyenne d'accord (sur 10)	8,9	8,8	8,9	9,4	8,9	8,8	8,8	8,5
Ne sait pas / Refus	4%	2%	5%	2%	6%	1%	1%	9%

Étude de l'ouest de Gatineau

Les Gatinois recherchent avant tout un mode de transport rapide, fiable et fréquent.

2. Les attributs les plus importants

Par la suite, les répondants se sont vus présenter une liste de six attributs et devaient identifier, dans l'ordre, quels seraient les trois attributs les plus importants pour eux en ce qui concerne le mode de transport choisi pour améliorer la qualité des déplacements dans l'ouest de la ville de Gatineau.

De loin, les trois qualificatifs qui se démarquent sont la rapidité (71%), la fiabilité (70%) et la fréquence (63%). Bien que l'ordre de priorité soit différent, ces trois attributs demeurent les plus souvent ciblés, tant chez les usagers que chez les non-usagers du transport en commun de la STO.

- Selon les secteurs de résidence, soulignons que les citoyens demeurant dans le secteur Aylmer font de la fiabilité et de la fréquence des enjeux particulièrement importants, alors que l'aspect monétaire (coûts d'opération et investissement initial) est relayé au second plan, beaucoup plus que chez les résidents des autres secteurs de la ville.

L'électrification et l'écologie (35%), les faibles coûts d'opération (32%) et l'investissement initial modéré (30%) arrivent respectivement aux quatrième, cinquième et sixième rangs.

Selon les cinq secteurs de résidence de la ville de Gatineau

Q5. Parmi les adjectifs suivants, quels seraient les trois (3) attributs les plus importants pour vous en ce qui concerne le mode de transport qui sera choisi ?

Base : l'ensemble des répondants	Première mention (n=1003)	Total des mentions (n=1003)	Usagers (n=502)	Non-usagers (n=501)	Aylmer (n=300)	Hull (n=301)	Gatineau (n=200)	Buckingham (n=101)	Masson-Angers (n=101)
Rapide	25%	71%	66%	73%	72%	64%	75%	68%	66%
Fiable	24%	70%	73%	68%	75%	68%	67%	71%	73%
Fréquent	24%	63%	68%	61%	73%	66%	59%	54%	51%
Écologique, électrique	12%	35%	41%	33%	38%	44%	28%	37%	35%
Peu cher à exploiter (coûts d'opération)	7%	32%	27%	34%	26%	32%	33%	38%	34%
Peu coûteux à mettre en place (investissement initial)	7%	30%	24%	33%	16%	27%	37%	32%	40%

Étude de l'ouest de Gatineau

2. Les attributs les plus importants - suite

Selon les districts concernés (du secteur Aylmer et d'une partie du secteur Hull)

Q5. Parmi les adjectifs suivants, quels seraient les trois (3) attributs les plus importants pour vous en ce qui concerne le mode de transport qui sera choisi ?

Base : l'ensemble des répondants des districts concernés par l'étude de l'ouest	Première mention (n=396)	Total des mentions (n=396)	Usagers des cinq districts (n=200)	Non-usagers des cinq districts (n=196)	Aylmer (n=77)	Lucerne (n=66)	Deschênes (n=117)	Plateau (n=69)	Manoir-des-Trembles-Val-Tétreau (n=67)
Fiable	21%	73%	69%	76%	72%	78%	73%	74%	69%
Rapide	27%	72%	69%	74%	70%	82%	70%	64%	78%
Fréquent	29%	71%	75%	68%	64%	79%	73%	76%	58%
Écologique, électrique	13%	39%	49%	34%	53%	21%	40%	40%	44%
Peu cher à exploiter (coûts d'opération)	6%	29%	27%	30%	25%	23%	31%	30%	31%
Peu coûteux à mettre en place (investissement initial)	5%	16%	12%	18%	17%	17%	12%	17%	20%

Note : le détail des premières mentions pour l'ensemble des secteurs de résidence de la ville de Gatineau et des districts concernés par l'étude de l'ouest est présenté en annexe du présent rapport.

Étude de l'ouest de Gatineau

Aux yeux des citoyens, le système rapide par bus serait le mode de transport le plus approprié pour desservir l'ouest de la ville de Gatineau.

3. Le système de transport le plus approprié

Après s'être prononcés sur les attributs recherchés, les trois scénarios retenus dans l'étude de l'ouest de la ville de Gatineau concernant les modes de transport ont été présentés aux répondants :

1. l'autobus traditionnel, qui circule ou non sur des voies réservées;
2. le système rapide par bus (SRB), avec un corridor dédié comme le Rapibus et des autobus qui peuvent être à plus grande capacité, et hybrides ou 100% électriques;
3. le tramway, qui emprunte des rails installés sur la rue.

Les Gatinois devaient identifier, pour eux personnellement, quel mode de transport parmi ceux cités ci-dessus serait le plus approprié pour bonifier l'expérience de déplacements en transport en commun dans l'ouest de la ville.

À cette question, et selon les informations qu'ils en détiennent, une plus grande proportion de répondants affirment que le système rapide par bus serait le mode de transport le plus optimal, compte tenu des objectifs (46%). Pour leur part, 27% identifient plutôt le tramway et 21% l'autobus traditionnel. Notons que 12% affirment ne pas avoir de préférence à cet égard et 5% ne sont pas prononcés sur cette question.

👉 **En excluant les répondants qui n'ont pas de préférence ou qui ne se sont pas prononcés sur la question (17% de l'ensemble), ce sont 56% des répondants qui affirment que le système rapide par bus serait le mode de transport le plus approprié, alors que 32% ont identifié le tramway et 25% l'autobus traditionnel.**

- La plupart des résidents du secteur Aylmer qui, rappelons-le, sont les plus touchés par l'étude de l'ouest de la ville, seraient favorables à l'implantation d'un système rapide par bus (44% des mentions). Le tramway figure au deuxième rang avec 35% des mentions, soit une proportion significativement plus élevée que celles observées chez les résidents des autres secteurs de la ville.
- Chez les usagers et les non-usagers, le constat est le même : le système rapide par bus serait le mode de transport le plus approprié pour l'ouest de la ville (respectivement 49% et 45% l'ont identifié).

Le détail des résultats est présenté au tableau de la page suivante.

Étude de l'ouest de Gatineau

3. Le système de transport le plus approprié - suite

Selon les cinq secteurs de résidence de la ville de Gatineau

Q6. Pour ce nouveau système dans l'ouest, trois modes de transport sont considérés.
Selon vous, quel(s) mode(s) de transport serai(en)t le(s) plus approprié(s) pour l'ouest de Gatineau ?

Plusieurs réponses possibles Base : l'ensemble des répondants	Total (n=1003)	Usagers (n=502)	Non-usagers (n=501)	Aylmer (n=300)	Hull (n=301)	Gatineau (n=200)	Buckingham (n=101)	Masson- Angers (n=101)
Le système rapide par bus	46%	49%	45%	44%	45%	49%	40%	45%
Le tramway	27%	23%	28%	35%	27%	23%	29%	23%
L'autobus traditionnel	21%	26%	18%	21%	23%	19%	21%	25%
Je n'ai pas de préférence	12%	7%	14%	7%	10%	15%	12%	12%
Ne sait pas	5%	4%	5%	4%	4%	6%	9%	4%

Selon les districts concernés (du secteur Aylmer et d'une partie du secteur Hull)

Q6. Pour ce nouveau système dans l'ouest, trois modes de transport sont considérés.
Selon vous, quel(s) mode(s) de transport serai(en)t le(s) plus approprié(s) pour l'ouest de Gatineau ?

Plusieurs réponses possibles Base : l'ensemble des répondants des districts concernés par l'étude de l'ouest	Répondants des cinq districts (n=396)	Usagers des cinq districts (n=200)	Non-usagers des cinq districts (n=196)	Aylmer (n=77)	Lucerne (n=66)	Deschênes (n=117)	Plateau (n=69)	Manoir-des- Trembles-Val- Tétreau (n=67)
Le système rapide par bus	45%	49%	43%	50%	47%	46%	41%	41%
Le tramway	31%	28%	33%	39%	29%	34%	29%	25%
L'autobus traditionnel	20%	28%	15%	10%	19%	25%	23%	16%
Je n'ai pas de préférence	8%	3%	11%	9%	5%	3%	10%	15%
Ne sait pas	5%	4%	6%	0%	8%	3%	7%	8%

Étude de l'ouest de Gatineau

Le système rapide par bus et le tramway ont tous deux le potentiel d'accroître l'utilisation du transport en commun chez les citoyens de la ville de Gatineau.

4. Le mode de transport qui inciterait le plus à utiliser le transport en commun

Lorsqu'on demande aux citoyens d'identifier, parmi le système rapide par bus et le tramway, celui qui les inciterait à utiliser ou à utiliser davantage le transport collectif, 24% optent pour **le système rapide par bus**, 20% pour **le tramway** et 33% affirment que **ces deux modes** de transport les inciteraient à faire une utilisation accrue du transport en commun. Notons toutefois que 19% des répondants disent **qu'aucun mode de transport** ne les inciterait à utiliser (davantage) le transport en commun.

- Cette dernière proportion se chiffre à 22% parmi les **non-usagers** actuels du transport en commun de la STO, signe que l'implantation d'un de ces deux modes de transport pourrait potentiellement convertir un certain nombre de non-usagers en usagers réguliers ou occasionnels (74% des non-usagers ayant identifié au moins un des deux modes de transport comme incitatif à utiliser le transport en commun).
- Il en est de même chez les **usagers occasionnels** de la STO, alors que seulement 10% d'entre eux affirment qu'aucun de ces modes de transport ne les inciterait à accroître leur utilisation du transport en commun (89% pourraient potentiellement accroître leur utilisation).
- 👉 **En excluant les répondants qui affirment qu'aucun de ces deux modes de transport en commun ne les inciterait à accroître leur utilisation du transport collectif et ceux qui ne se sont pas prononcés sur la question (22% de l'ensemble), ce sont 31% des répondants qui affirment que le système rapide par bus serait le mode de transport qui pourrait le plus les convaincre d'utiliser (davantage) le transport en commun, alors que 26% ont identifié le tramway uniquement et 43% les deux modes de transport.**

Le détail des résultats est présenté à la page suivante.

Étude de l'ouest de Gatineau

4. Le mode de transport qui inciterait le plus à utiliser le transport en commun - suite

Selon les cinq secteurs de résidence de la ville de Gatineau

Q7. Lequel des modes de transport suivants vous inciterait à utiliser le transport en commun, ou à l'utiliser davantage ?

Base : l'ensemble des répondants	Total (n=1003)	Usagers (n=502)	Non-usagers (n=501)	Aylmer (n=300)	Hull (n=301)	Gatineau (n=200)	Buckingham (n=101)	Masson- Angers (n=101)
Le système rapide par bus	24%	26%	23%	24%	21%	25%	24%	33%
Le tramway	20%	17%	21%	19%	22%	21%	17%	15%
Les deux	33%	41%	30%	40%	34%	30%	36%	26%
Aucun	19%	14%	22%	15%	18%	22%	20%	24%
Ne sait pas	3%	2%	3%	3%	4%	2%	3%	2%

Selon les districts concernés (du secteur Aylmer et d'une partie du secteur Hull)

Q7. Lequel des modes de transport suivants vous inciterait à utiliser le transport en commun, ou à l'utiliser davantage ?

Base : l'ensemble des répondants des districts concernés par l'étude de l'ouest	Répondants des cinq districts (n=396)	Usagers des cinq districts (n=200)	Non-usagers des cinq districts (n=196)	Aylmer (n=77)	Lucerne (n=66)	Deschênes (n=117)	Plateau (n=69)	Manoir-des- Trembles-Val- Tétreau (n=67)
Le système rapide par bus	23%	29%	19%	16%	26%	24%	21%	27%
Le tramway	18%	11%	22%	21%	16%	17%	18%	19%
Les deux	38%	44%	35%	48%	38%	37%	36%	32%
Aucun	18%	14%	20%	14%	13%	20%	21%	17%
Ne sait pas	3%	1%	4%	0%	6%	2%	4%	5%

Conclusion



En conclusion

L'étude de l'ouest de Gatineau : une initiative à fort potentiel.

- Les résultats de l'étude nous apprennent que 77% des répondants se disent en accord avec l'énoncé voulant que la mise en place d'un nouveau système de transport collectif dans l'ouest de Gatineau soit un investissement nécessaire pour améliorer la qualité des déplacements des résidents. Cette proportion est d'autant plus élevée chez les citoyens du secteur Aylmer, secteur le plus touché par cette proposition (89%).
- Aux yeux des citoyens, le système rapide par bus (SRB) serait le mode de transport le plus approprié pour desservir l'ouest de la ville (56% des répondants ayant une opinion sur le sujet). D'ailleurs, l'implantation d'un SRB ou d'un tramway (dans l'optique où la STO souhaiterait aller de l'avant avec cette option) aurait le potentiel d'accroître l'utilisation du transport en commun, tant que la rapidité, la fiabilité et la fréquence de passage sont aux rendez-vous.

Annexe : l'attribut le plus important



Annexe : l'attribut le plus important

Première mention

Selon les cinq secteurs de résidence de la ville de Gatineau

Q5. Parmi les adjectifs suivants, quels seraient les trois (3) attributs les plus importants pour vous en ce qui concerne le mode de transport qui sera choisi ?

Quel serait le plus important ?

Base : l'ensemble des répondants	Première mention (n=1003)	Usagers (n=502)	Non-usagers (n=501)	Aylmer (n=300)	Hull (n=301)	Gatineau (n=200)	Buckingham (n=101)	Masson-Angers (n=101)
Rapide	25%	19%	28%	27%	19%	28%	26%	32%
Fiable	24%	25%	23%	24%	23%	24%	22%	27%
Fréquent	24%	31%	21%	27%	28%	23%	18%	14%
Écologique, électrique	12%	12%	12%	13%	16%	9%	12%	14%
Peu cher à exploiter (coûts d'opération)	7%	5%	9%	6%	6%	9%	13%	2%
Peu coûteux à mettre en place (investissement initial)	7%	7%	7%	4%	7%	8%	10%	12%

Selon les districts concernés (du secteur Aylmer et d'une partie du secteur Hull)

Q5. Parmi les adjectifs suivants, quels seraient les trois (3) attributs les plus importants pour vous en ce qui concerne le mode de transport qui sera choisi ?

Quel serait le plus important ?

Base : l'ensemble des répondants	Première mention (n=396)	Usagers des cinq districts (n=200)	Non-usagers des cinq districts (n=196)	Aylmer (n=77)	Lucerne (n=66)	Deschênes (n=117)	Plateau (n=69)	Manoir-des-Trembles-Val-Tétreau (n=67)
Fréquent	29%	32%	27%	24%	28%	29%	31%	29%
Rapide	27%	22%	29%	26%	39%	21%	28%	23%
Fiable	21%	21%	20%	27%	19%	23%	16%	20%
Écologique, électrique	13%	14%	13%	18%	8%	13%	14%	15%
Peu cher à exploiter (coûts d'opération)	6%	7%	5%	3%	2%	10%	5%	4%
Peu coûteux à mettre en place (investissement initial)	5%	4%	6%	3%	4%	4%	6%	10%


www.leger360.com


Pour plus d'information sur cette étude :

Caroline Roy

Vice-présidente, bureau de Québec


Léger | Recherche • Stratégie • Conseil
580-580, Grande Allée Est
Québec (Québec) G1R 2K2


 418 522-7467

 croy@leger360.com

Marilyne Bordeleau

Analyste sénior

 418 522-7467

 mbordeleau@leger360.com

Annexe C

CARACTÉRISTIQUES DES AXES POUR LE LIEN STRUCTURANT

CARACTÉRISTIQUES DES AXES POUR LE LIEN STRUCTURANT

SCÉNARIO A : STATU QUO AMÉLIORÉ

Tronçon analysé	Mesures préférentielles pour autobus proposé	Description des tronçons empruntés
Chemin d'Aylmer/rue Principale entre le chemin Vanier et le boulevard Wilfrid-Lavigne	1 voie réservée par direction (vol de voie)	Nombre de voies par direction : 2 Longueur du tronçon : 2,6 km Largeur d'emprise : 19-27 m
Chemin Vanier Sud entre le boulevard des Allumettières et le chemin d'Aylmer	Élargissement à 4 voies plus 1 voie réservée par direction	Nombre de voie par direction : 1 Longueur du tronçon : 1,4 km Largeur d'emprise : 10-20 m
Chemin Vanier entre le boulevard des Allumettières et le boulevard du Plateau	Élargissement à 4 voies plus 1 voie réservée par direction	Nombre de voie par direction : 1 Longueur du tronçon : 650 m Largeur d'emprise : 15-22 m
Chemin Pink Est entre le chemin de la Montagne et le chemin Vanier	Élargissement à 4 voies plus 1 voie réservée par direction	Nombre de voie par direction : 1 Longueur du tronçon : 3,3 km Largeur d'emprise : 10-15 m
Chemin Pink Est entre le chemin de la Montagne et St-Raymond	1 voie réservée par direction (élargissement)	Nombre de voie par direction : 2 Longueur du tronçon : 800 m Largeur d'emprise : / Largeur de chaussée : 25 m
Chemin d'Aylmer à l'intersection de la place Samuel-de-Champlain	Voie d'évitement de la file d'attente en direction est (élargissement)	Nombre de voie : 3 à l'approche ouest Longueur du tronçon : 140 m Largeur d'emprise : 19-27 m
Boulevard Lucerne à l'intersection de la place Samuel-de-Champlain	Voie d'évitement de la file d'attente en direction est (élargissement)	Nombre de voies : 3 à l'approche ouest Longueur du tronçon : 170 m Largeur d'emprise : / Largeur de chaussée : 21 m
Boulevard Saint-Raymond entre le chemin Pink et le boulevard de la Cité-des-Jeunes	1 voie réservée dans l'accotement en direction est (élargissement)	Nombre de voies par direction : 2 Longueur du tronçon : 1,3 km Largeur d'emprise : / Largeur de chaussée : 19-23 m
Boulevard des Allumettières entre le boulevard des Grives et la rue Labelle	1 voie réservée en direction est dans l'accotement (élargissement et modification du terreplein du viaduc)	Nombre de voies par direction : 2 Longueur du tronçon : 2,9 km Largeur d'emprise : 70 m
Boulevard Saint-Raymond entre le boulevard Moussette et le boulevard de la Cité-des-Jeunes	1 voie réservée dans l'accotement (vol de stationnement et réaménagement)	Nombre de voies par direction : 2 Longueur du tronçon : 550 m Largeur d'emprise : / Largeur de chaussée : 20-29 m

Chemin d'Aylmer entre la rue Viger et la voie ferrée à l'est du boulevard Saint-Joseph	1 voie réservée en direction est (élargissement)	Nombre de voies : 1 (Ouest) et 2 (est) Longueur du tronçon : 300 m Largeur d'emprise : 20-21,5 m
Boulevard Saint-Joseph entre le boulevard des Allumettières et le boulevard Mont-Bleu	Mesures préférentielles aux feux	Nombre de voie par direction : 1 Longueur du tronçon : 3,4 km Largeur d'emprise : /
Boulevard des Allumettières entre la rue de Carillon et l'A-50	1 voie réservée en direction ouest (modification du terreplein)	Nombre de voies par direction : 3 voies, dont 1 voie réservée Longueur du tronçon : 350 m Largeur d'emprise : / Largeur de chaussée : 28 m

SCÉNARIO B ET VARIANTES B1, B2 : AYLMEER / ALEXANDRE-TACHÉ ET VARIANTES VIA LUCERNE (B1) ET CHAMPLAIN (B2)

Scénario	Tronçons	Géométrie actuelle	
B, B1, B2	Boulevard des Allumettières entre le chemin Eardley et le boulevard Wilfrid-Lavigne	Voie de virages	Oui
		Nombre de voies / direction	2
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	70
		Longueur du tronçon	2,1 km
		Terre-plein	Oui
		Cas particulier	Accotement. Route provinciale (R-148). Vitesse de 90km/h.
B, B1, B2	Boulevard Wilfrid-Lavigne jusqu'aux galeries d'Aylmer	Voie de virages	1 (nord) et 2 (sud)
		Nombre de voies / direction	2
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	30
		Longueur du tronçon	1,5 km
		Terre-plein	Oui
		Cas particulier	Bande cyclable dans chaque direction. File de stationnements.
B, B1, B2	Boulevard Wilfrid-Lavigne entre les galeries d'Aylmer et le chemin d'Aylmer	Voie de virages	3 (nord)
		Nombre de voies / direction	2
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	30,5 m
		Longueur du tronçon	300 m
		Terre-plein	Oui
		Cas particulier	Bande cyclable dans chaque direction.

B, B1, B2	Chemin d'Aylmer entre le boulevard Wilfrid-Lavigne jusqu'au chemin Rivermead	Voie de virages	2 (ouest) et 2 (est)
		Nombre de voies / direction	2
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	19-27
		Longueur du tronçon	3,7 km
		Terre-plein	Non
		Cas particulier	Non
B, B1, B2	Chemin d'Aylmer entre le chemin Rivermead et la rue Saint-Dominique	Voie de virages	2 (ouest) et 2 (est)
		Nombre de voies / direction	1
		Voie réservée	Oui
		Largeur d'emprise (m)	19-27
		Longueur du tronçon	3,6 km
		Terre-plein	Non
		Cas particulier	Non
B, B2	Boulevard Alexandre-Taché entre la rue Saint-Dominique et la rue Viger	Voie de virages	1 (ouest)
		Nombre de voies / direction	1
		Voie réservée	Oui en direction est
		Largeur d'emprise (m)	19-32
		Longueur du tronçon	1,3 km
		Terre-plein	Non
		Cas particulier	Desserte de l'UQO
B, B2	Boulevard Alexandre-Taché entre la rue Viger et le boulevard Saint-Joseph	Voie de virages	Non
		Nombre de voies / direction	1
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	20-21,5 m
		Longueur du tronçon	300 m
		Terre-plein	Non
		Cas particulier	Non

B, B1, B2	Boulevard Alexandre-Taché entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Montcalm	Voie de virages	1 (ouest)
		Nombre de voies / direction	1
		Voie réservée	Oui réversible
		Largeur d'emprise (m)	18-21
		Longueur du tronçon	850 m
		Terre-plein	Non
		Cas particulier	Non
B, B1, B2	Boulevard Alexandre-Taché entre la rue Montcalm et le Boulevard de Maisonneuve	Voie de virages	2 (ouest) et 5 (est)
		Nombre de voies / direction	2
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	20-38
		Longueur du tronçon	650 m
		Terre-plein	3-5 m
		Cas particulier	Non
B1	Boulevard de Lucerne entre la rue Saint-Dominique et la rue Belleau	Voie de virages	Non
		Nombre de voies / direction	1
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	22-24
		Longueur du tronçon	900 m
		Terre-plein	Non
		Cas particulier	Desserte de l'UQO
B1	Boulevard de Lucerne entre la rue Belleau et le boulevard Alexandre-Taché	Voie de virages	Non
		Nombre de voies / direction	1
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	Création d'un nouveau lien routier
		Longueur du tronçon	760 m
		Terre-plein	Non
		Cas particulier	Non

SCÉNARIO C ET VARIANTE C1: ALLUMETTIÈRES / MAISONNEUVE ET VARIANTE PLATEAU

Scénario	Tronçons	Géométrie actuelle	
C	Boulevard des Allumettières entre le chemin Eardley et le boulevard Saint-Raymond	Voie de virages	11 (ouest) et 11 (est)
		Nombre de voies / direction	2
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	70
		Longueur du tronçon	9,3 km
		Terre-plein	Oui
		Cas particulier	Accotement. Route provinciale (R-148). Vitesse de 90 km/h.
C, C1	Boulevard des Allumettières entre le boulevard Saint-Raymond et Viaduc	Voie de virages	(ouest) et (est)
		Nombre de voies / direction	2
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	70
		Longueur du tronçon	1,5 km
		Terre-plein	Oui
		Cas particulier	Accotement. Route provinciale (R-148). Vitesse de 90 km/h.
C, C1	Boulevard des Allumettières Viaduc	Voie de virages	Non
		Nombre de voies / direction	2
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	Largeur du tablier : 29 m
		Longueur du tronçon	300 m
		Terre-plein	Oui
		Cas particulier	Accotement. Route provinciale (R-148). Vitesse de 90 km/h. Piste multifonctionnelle
C, C1	Boulevard des Allumettières entre la promenade du Lac-des-Fées et la rue Montcalm	Voie de virages	Non
		Nombre de voies / direction	2
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	40-66
		Longueur du tronçon	1,2 km
		Terre-plein	Oui
		Cas particulier	Présence de plusieurs carrefours giratoires.
C, C1	Boulevard des Allumettières entre la rue Montcalm et le boulevard de Maisonneuve	Voie de virages	7 (ouest) et 8 (est)
		Nombre de voies / direction	2
		Voie réservée	Oui
		Largeur d'emprise (m)	35-51
		Longueur du tronçon	1,3 km
		Terre-plein	Oui
		Cas particulier	Non

C, C1	Boulevard de Maisonneuve entre le boulevard des Allumettières et la rue Laurier	Voie de virages	3 (nord) et 4 (sud)
		Nombre de voies / direction	2
		Voie réservée	Oui
		Largeur d'emprise (m)	40-66
		Longueur du tronçon	900 m
		Terre-plein	Oui
		Cas particulier	Non
C1	Boulevard des Allumettières entre le chemin Eardley et la rue Samuel-Edey	Voie de virages	7 (ouest) et 7 (est)
		Nombre de voies / direction	2
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	70
		Longueur du tronçon	2,5 km
		Terre-plein	Oui
		Cas particulier	Accotement. Route provinciale (R-148). Vitesse de 90 km/h.
C1	Rue Samuel-Edey	Voie de virages	Non
		Nombre de voies / direction	1
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	21 m
		Longueur du tronçon	200 m
		Terre-plein	Non
		Cas particulier	Non
C1	Chemin McConnell entre Samuel-Edey et le chemin Vanier	Voie de virages	Non
		Nombre de voies / direction	1
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	12-15
		Longueur du tronçon	1,7 km
		Terre-plein	Non
		Cas particulier	Accotement
C1	Chemin Vanier entre le chemin McConnell et le boulevard des Allumettières	Voie de virages	2 (nord) et 2 (sud)
		Nombre de voies / direction	2
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	19-25 m
		Longueur du tronçon	350 m
		Terre-plein	Non
		Cas particulier	Non

C1	Chemin Vanier entre le boulevard des Allumettières et le boulevard du Plateau	Voie de virages	1 (sud)
		Nombre de voies / direction	2
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	28-33 m
		Longueur du tronçon	650 m
		Terre-plein	Non
		Cas particulier	Piste cyclable (en site propre) et accotement
C1	Boulevard du Plateau entre le chemin Vanier et la rue de l'Atmosphère	Voie de virages	Non
		Nombre de voies / direction	1
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	28 m
		Longueur du tronçon	2,5 km
		Terre-plein	Oui
		Cas particulier	Stationnement sur rue, bande cyclable et giratoires
C1	Boulevard du Plateau entre la rue de l'Atmosphère et le boulevard des Grives	Voie de virages	3 (ouest) et 6 (est)
		Nombre de voies / direction	1
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	28 m
		Longueur du tronçon	1,3 km
		Terre-plein	Oui
		Cas particulier	Stationnement sur rue et bande cyclable
C1	Boulevard du Plateau entre le boulevard des Grives et le boulevard Saint-Raymond	Voie de virages	6 (ouest) et 7 (est)
		Nombre de voies / direction	2
		Voie réservée	Non
		Largeur d'emprise (m)	28-45 m
		Longueur du tronçon	1,2 km
		Terre-plein	Oui
		Cas particulier	Piste cyclable (en site propre)

Annexe D

ANALYSE DE PRÉFAISABILITÉ DES VARIANTES D'IMPLANTATION DE VOIES RÉSERVÉES

ANALYSE DE PRÉFAISABILITÉ DES VARIANTES D'INSERTION DE VOIES RÉSERVÉES













Cette section est dédiée à l'analyse de préfaissabilité des variantes d'insertion de voies réservées applicables aux différents tronçons de chaque scénario.

ÉLÉMENTS DE BASE

L'exercice tient compte des composantes suivantes :


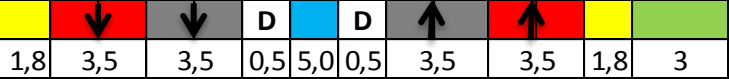


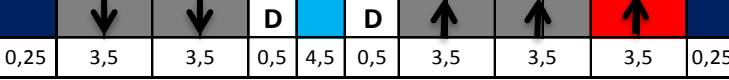

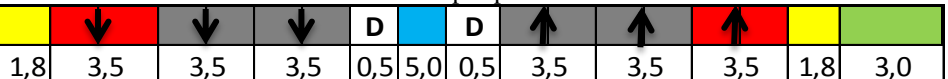
- La géométrie actuelle ;
- Les problématiques actuelles et attendues ;
- Les besoins en emprise pour l'implantation de voies réservées;
- L'homogénéité dans le choix du mode d'insertion ;
- Le stationnement sur rue n'est pas une contrainte absolue;
- Les acquisitions ne sont pas un frein irréversible à l'implantation de la solution.


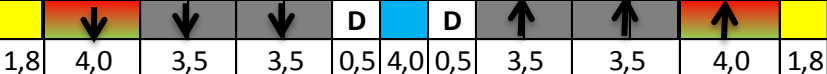


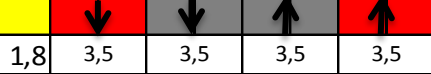

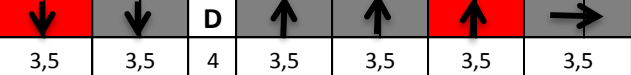
L'analyse de préfaissabilité s'appuie sur les éléments de conception suivants :


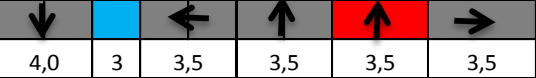

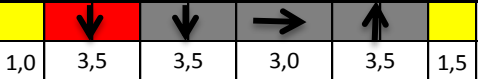

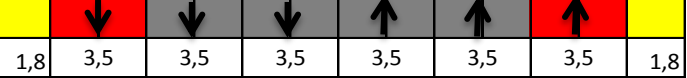

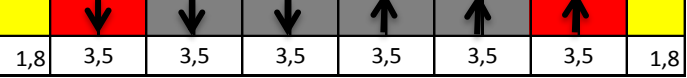
Légende / Largeur	Largeurs de conception
 Trottoir	1,8 m
 Stationnement	2,0 m
 Lien cyclable	1,5 m
 Terre-plein	1,2 m
 Accotement	0,25 m
 Voie de circulation	3,5 m
 Voie réservée	3,5 m
 Glissière mobile	4,5 m
 Voie réservée sur accotement	3,5 m
 Direction centre (Est)	
 Direction périphérie (Ouest)	
 Voie réservée réversible sens de la pointe	3,5 m
D Dégagement	0,5 m


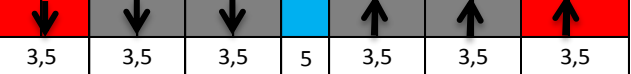

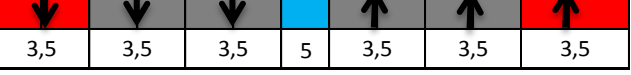

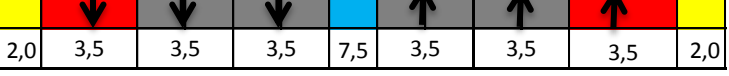
SCÉNARIO A : STATU QUO AMÉLIORÉ

Axe / Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
Boulevard des Allumettières entre le chemin Eardley et le boulevard Saint-Raymond	<p>Emprise disponible : 70 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive sur accotement</p> <p>Emprise nécessaire : 23,5 m en plus du terreplein central (variable)</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe et en contre-pointe - Peu de travaux de voirie (élargissement mineur et ponctuel des accotements) - Maintien des conditions de circulation actuelles - Rentre dans les emprises disponibles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - N'offre pas une infrastructure robuste - Perte de voie réservée en cas de véhicule immobilisé sur l'accotement - Gestion du différentiel de vitesse entre les autobus et les véhicules - Absence de zone tampon entre les voies de circulation et la voie réservée - Relâchement de la voie réservée au niveau des carrefours de la R-148 <p>Solution envisageable</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie avec glissière mobile entre Saint-Raymond et Lac-des-Fées (Viaduc)</p> <p>Pointe AM</p> <p>Hors pointe</p> <p>Pointe PM</p> <p>Emprise nécessaire : 21,5 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe - Maintien de l'emprise actuelle - Minimise les travaux - Rentre sur le tablier actuel du viaduc, sans impacter la piste multifonctionnelle <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gestion des glissières mobiles - Impact sur la circulation en contre-pointe, du fait du vol de voie
Boulevard du Plateau entre le chemin Vanier et le boulevard des Grives	<p>Emprise disponible : 28-33 m</p> <p>Emprise des aménagements actuels : 23,2m</p> <p>+ giratoires</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de stationnement</p> <p>Emprise nécessaire : 23,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Avec trottoirs plus étroits (1,5m) – Pas de réaménagement nécessaire <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perte du stationnement sur rue durant les heures d'exploitation : risque d'acceptabilité sociale


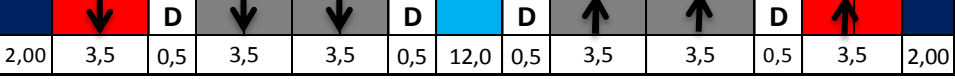

Axe / Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
Boulevard du Plateau entre la rue de l'Atmosphère et le boulevard des Grives	 <p>Emprise disponible : 28 m Emprise des aménagements actuels : 23,2m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de stationnement</p>  <p>Emprise nécessaire : 23,6 m + piste cyclable hors rue</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations par rapport à une option de voie réservée axiale - Possibilité de créer une bande cyclable bidirectionnelle ou un lien multifonctionnel sur un seul côté de la rue - Avec trottoirs plus étroits (1,5m) – Pas de réaménagement nécessaire <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perte du stationnement sur rue durant les heures d'exploitation : risque d'acceptabilité sociale
Boulevard du Plateau entre le boulevard des Grives et le boulevard Saint-Raymond	 <p>Emprise disponible : 28 m Emprise des aménagements actuels : 24 à 27 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Aménagements locaux (queue jump) et MPB aux carrefours</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Minimise les impacts sur la circulation - Minimise les travaux <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Robustesse des mesures
Boulevard des Allumettières entre le boulevard Saint-Raymond et la promenade du Lac-des-Fées	 <p>Emprise disponible : en attente Emprise des aménagements actuels : 21,5 m à 28,5m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée sur accotement en gain de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 23,5 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas de problème majeur d'insertion au regard l'emprise disponible - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Élargissement nécessaire - Relâchement de la voie réservée au niveau des bretelles d'entrée et de sortie de la R-148
Boulevard des Allumettières entre la rue Morin et le boulevard Maisonneuve	 <p>Emprise disponible : 38-50 m Emprise des aménagements actuels : 35,0 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive</p> <p>Réaffectation de la voie réservée direction périphérie</p>  <p>Emprise nécessaire : 23,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des secteurs résidentiels au service de transport en commun en direction de la périphérie - Maintien des conditions de circulation actuelles - Pas de réaménagement nécessaire <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gestion du virage à gauche pour les autobus se rendant à la station Rapibus Montcalm


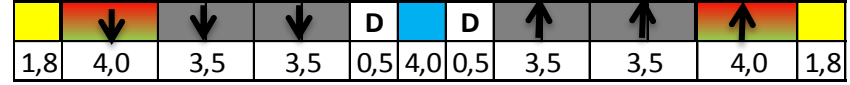
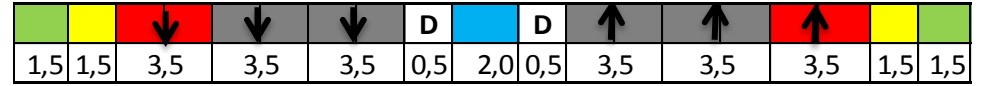

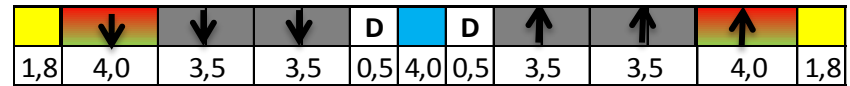
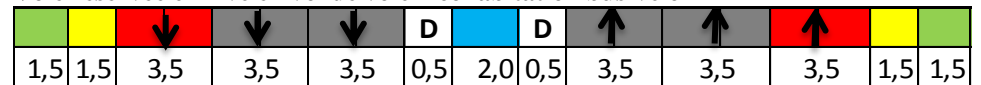
Axe / Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
Boulevard Wilfrid-Lavigne entre le chemin d'Aylmer et le boulevard des Allumettières	 <p>Emprise disponible : 30 m Emprise des aménagements actuels : 30,0 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie – cohabitation bus-vélo</p>  <p>Emprise nécessaire : 30,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Maintien des conditions de circulation actuelles - Avec trottoirs plus étroits (1,5m) – Pas de réaménagement majeur nécessaire <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enlèvement des saillies de trottoir - Information et formation auprès des chauffeurs d'autobus pour assurer la sécurité des cyclistes - Perte du stationnement sur rue durant les heures d'exploitation : risque d'acceptabilité sociale - Perte de la bande cyclable : risque d'acceptabilité sociale
Chemin d'Aylmer entre le boulevard Wilfrid-Lavigne et la rue Samuel-Edey	 <p>Emprise disponible : 22-24 m Emprise des aménagements actuels : 19,0 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>MPB ponctuelles aux carrefours</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimise les impacts sur la circulation dans un secteur commercial avec de nombreux mouvements de virages à droite et à gauche - Minimise les travaux et les acquisitions <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Relâchement de la VR pour voie de virages à droite - Performances des autobus par garanties
Chemin d'Aylmer entre la rue Samuel-Edey et le chemin Vanier	 <p>Emprise disponible : 18-20 m Emprise des aménagements actuels : 17,5 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 15,8 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintien des aménagements actuels - Limite les besoins en emprise <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impact à prévoir sur les conditions de circulation actuelles lorsque présence de virage à gauche - Risque d'acceptabilité sociale quant à la perte d'une voie de circulation - Relâchement de la VR pour voie de virages à droite
Chemin d'Aylmer en approche du pont Champlain	 <p>Emprise disponible : 19-27 m Emprise des aménagements actuels : 24,0 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 25,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimise les impacts sur la circulation - Limite les besoins en emprise <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Refoulement du pont Champlain peut nuire à l'opération de la VR


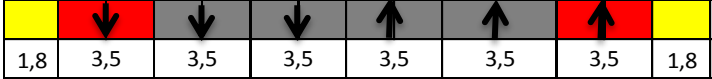
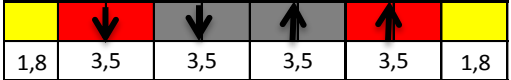
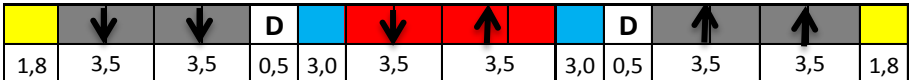
Axe / Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
Boulevard de Lucerne en approche du pont Champlain	 <p>Emprise disponible : 21 m Emprise des aménagements actuels : 22,5 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 21,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimise les impacts sur la circulation - Limite les travaux <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Refoulement du pont Champlain peut nuire à l'opération de la VR
Boulevard Alexandre-Taché entre la rue Châteaubriand et le corridor Rapibus	 <p>Emprise disponible : 20-21 m Emprise des aménagements actuels : 12,5 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 16,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimise les impacts sur la circulation - Limite les besoins en emprise <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nécessite des acquisitions - Impacts potentiels sur le cimetière - Travaux majeurs (murs de soutènement, enfouissement réseaux aériens, etc.)
Chemin Vanier entre le chemin McConnell et le boulevard du Plateau	 <p>Emprise disponible : 15-22 m Emprise des aménagements actuels : 10,0 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 24,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore les conditions de circulation - Aménagement de trottoirs - Travaux de la VR intégrés aux travaux de réaménagement de l'axe <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coûts des aménagements - Relâchement pour voie de virages à droite
Chemin Pink entre le chemin Vanier et le chemin de la Montagne	 <p>Emprise disponible : 10-15 m Emprise des aménagements actuels : 12,0 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 24,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore les conditions de circulation - Aménagement de trottoirs - Travaux de la VR intégrés aux travaux de réaménagement de l'axe <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coûts des aménagements - Relâchement pour voie de virages à droite


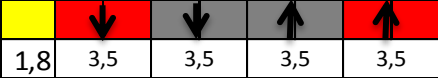
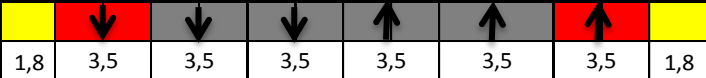
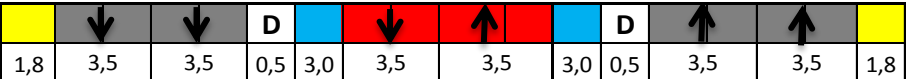
Axe / Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
Chemin Pink entre le chemin de la Montagne et le boulevard Saint-Raymond	 <p>Emprise disponible : 25 m Emprise des aménagements actuels : 22,5 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 26,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travaux de la VR intégrés aux travaux de réaménagement de l'axe <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coûts des aménagements - Relâchement pour voie de virages à droite
Boulevard Saint-Raymond entre le chemin Pink et la promenade du Lac-des-Fées	 <p>Emprise disponible : N/A Largeur de voies ; 19-23m Emprise des aménagements actuels : 22,5 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 26,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travaux limités pour l'élargissement des accotements <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coûts des aménagements - Relâchement pour voie de virages à droite
Boulevard Saint-Raymond entre la promenade du Lac-des-Fées et le boulevard Moussette	 <p>Largeur d'emprise : N/A Largeur de voie : 20-29 m Emprise des aménagements actuels : 37,0 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de stationnement</p>  <p>Emprise nécessaire : 33,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nécessite peu de travaux - Minimise les impacts sur le stationnement <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Risque d'acceptabilité sociale quant à la perte du stationnement - Relâchement pour voie de virages à droite


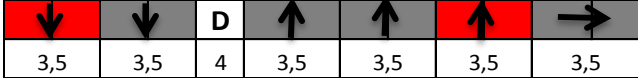


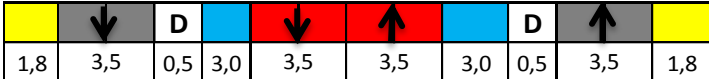
SCÉNARIO B ET VARIANTES B1, B2 : AYLNER / ALEXANDRE-TACHÉ ET VARIANTES VIA LUCERNE (B1) ET CHAMPLAIN (B2)


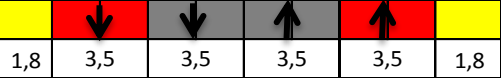

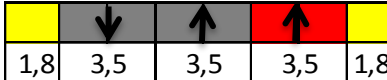
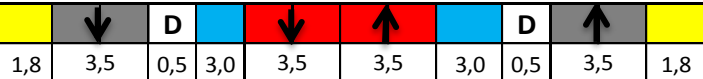
Scénario	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
B, B1, B2	Boulevard des Allumettières entre le chemin Eardley et le boulevard Wilfrid-Lavigne	 <p>Emprise disponible : 70m Emprise des aménagements actuels : 38,0 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie</p>  <p>Lorsque nécessaire, aménagement de voie de virage à droite à droite de la VR</p> <p>Emprise nécessaire : 39,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe et en contre-pointe - Travaux de voirie minimisés (élargissement des accotements) - Minimise les coûts de mise en œuvre - Maintien des conditions de circulation actuelles - Rentre dans les emprises disponibles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastructure moins robuste qu'un site propre central - Relâchement de la voie réservée au niveau des carrefours de la R-148 <p>Solution non recommandée</p> <p>Voie réservée axiale</p>  <p>Emprise nécessaire : 35,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un véritable site propre, à l'image du Rapibus - Aucun conflit avec les véhicules, notamment lors de mouvements de virage - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations, création de passerelles pour certaines stations - Réaménagement majeur et total de l'axe - Gestion des carrefours plus complexe, notamment des virages à gauche - Coûts des aménagements


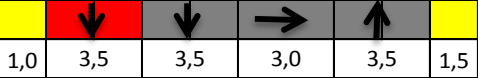
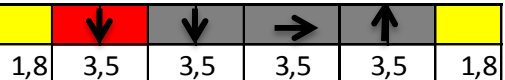
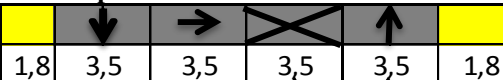
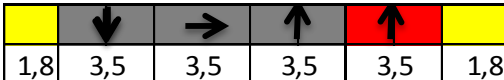
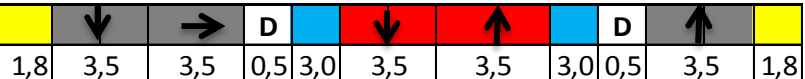
Scénario	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
B, B1, B2	Boulevard Wilfrid-Lavigne jusqu'aux galeries d'Aylmer	 <p>Emprise disponible : 30 m Emprise des aménagements actuels : 30,0 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie – cohabitation bus-vélo</p>  <p>Emprise nécessaire : 30,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Maintien des conditions de circulation actuelles - Avec trottoirs plus étroits (1,5m) – Pas de réaménagement majeur nécessaire <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enlèvement des saillies de trottoir - Information et formation auprès des chauffeurs d'autobus pour assurer la sécurité des cyclistes - Perte du stationnement sur rue durant les heures d'exploitation : risque d'acceptabilité sociale - Perte de la bande cyclable : risque d'acceptabilité sociale
			<p>Solution envisageable</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie – cohabitation bus-vélo</p>  <p>Emprise nécessaire : 30,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Maintien du lien cyclable <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perte du stationnement sur rue durant les heures d'exploitation : risque d'acceptabilité sociale - Travaux majeurs (trottoirs, drainage, éclairage, terreplein central)
B, B1, B2	Boulevard Wilfrid-Lavigne entre les galeries d'Aylmer et le chemin d'Aylmer	 <p>Emprise disponible : 30,5 m Emprise des aménagements actuels : 30 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie – cohabitation bus-vélo</p>  <p>Emprise nécessaire : 30,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Maintien des conditions de circulation actuelles - Avec trottoirs plus étroits (1,5m) – Pas de réaménagement majeur nécessaire <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enlèvement des saillies de trottoir - Information et formation auprès des chauffeurs d'autobus pour assurer la sécurité des cyclistes - Perte de la bande cyclable : risque d'acceptabilité sociale
			<p>Solution envisageable</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie – cohabitation bus-vélo</p>  <p>Emprise nécessaire : 30,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Maintien du lien cyclable <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perte du stationnement sur rue durant les heures d'exploitation : risque d'acceptabilité sociale - Travaux majeurs (trottoirs, drainage, éclairage, terreplein central)



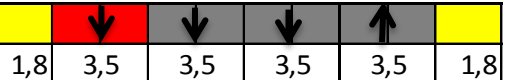
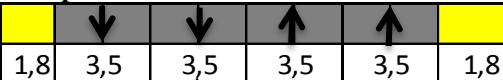
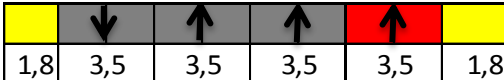
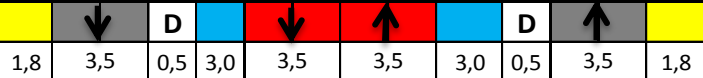
Scénario	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
B, B1, B2	Chemin d'Aylmer entre le boulevard Wilfrid-Lavigne jusqu'à la rue Samuel Edey	 <p>Emprise disponible : 19-27 m Emprise des aménagements actuels : 19,0 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 24,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Maintien des conditions de circulation actuelles dans un secteur avec de nombreux mouvements de virage à droite et à gauche <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Secteur patrimonial - Acquisitions éventuelles - Travaux d'élargissement de la chaussée et d'enfouissement des réseaux aériens - Coûts des travaux <p>Solution envisageable</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 17,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne nécessite pas de travaux <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impact majeur sur les conditions de circulation actuelles - Risque d'acceptabilité sociale quant à la perte d'une voie de circulation - Relâchement pour voie de virages à droite <p>Solution non recommandée</p> <p>Voie réservée axiale</p>  <p>Emprise nécessaire : 31,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un véritable site propre, à l'image du Rapibus - Aucun conflit avec les véhicules, notamment lors de mouvements de virage - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Gestion des piétons et cheminement piéton depuis et vers les stations - Besoin emprise importante, notamment au niveau des stations - Expropriation - Gestion des carrefours plus complexe - Coûts des aménagements


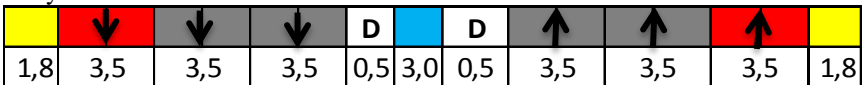


Scénario	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
B, B1, B2	Chemin d'Aylmer entre la rue Samuel Edey et le chemin Vanier	 <p>Emprise disponible : 18-22 m Emprise des aménagements actuels : 17,5 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 15,8 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintien des aménagements actuels - Limite les besoins en emprise <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impact à prévoir sur les conditions de circulation actuelles lorsque présence de virage à gauche - Risque d'acceptabilité sociale quant à la perte d'une voie de circulation - Relâchement de la VR pour voie de virages à droite <p>Solution envisageable</p> <p>Voie Voie réservée en rive en gain de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 24,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Secteur patrimonial - Acquisitions nécessaires - Travaux d'élargissement de la chaussée et d'enfouissement des réseaux aériens - Coûts des travaux <p>Solution non recommandée</p> <p>Voie réservée axiale</p>  <p>Emprise nécessaire : 31,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un véritable site propre, à l'image du Rapibus - Aucun conflit avec les véhicules, notamment lors de mouvements de virage - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Gestion des piétons et cheminement piéton depuis et vers les stations - Besoin emprise importante, notamment au niveau des stations - Expropriation - Gestion des carrefours plus complexe - Coûts des aménagements

Scénario	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
B, B1, B2	Chemin d'Aylmer en approche du pont Champlain	 <p>Emprise disponible : 19-27 m Emprise des aménagements actuels : 24,0 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 25,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimise les impacts sur la circulation - Limite les besoins en emprise <p>Inconvénient :</p> <p>Refoulement du pont Champlain peut nuire à l'opération de la VR</p>
B, B1, B2	Chemin d'Aylmer entre le chemin Vanier et la rue Saint-Dominique	 <p>Emprise disponible : 19-27 m Emprise des aménagements actuels : 15,5 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Aucune modification proposée</p>  <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coût - Maintien de l'emprise actuelle - Maintien de l'infrastructure actuelle - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Statu quo en termes d'offre de transport en commun <p>Solution non recommandée</p> <p>Voie réservée axiale</p>  <p>Emprise nécessaire : 24,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un véritable site propre, à l'image du Rapibus - Aucun conflit avec les véhicules, notamment lors de mouvements de virage - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Gestion des piétons et cheminement piéton depuis et vers les stations - Besoin emprise importante, notamment au niveau des stations (besoin terre-plein) - Expropriation - Gestion des carrefours plus complexe

Scénario	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
B, B2	Boulevard Alexandre-Taché entre la rue Saint-Dominique et la rue Viger	 <p>Emprise disponible : 19-32 m Emprise des aménagements actuels : 15,5 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 17,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe et en contre-pointe - Accessibilité des stations - Maintien des conditions de circulation <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Besoin d'emprise important - Travaux d'élargissement de la chaussée <p>Solution envisageable</p> <p>Voie réservée en rive réversible dans le sens de la pointe Gestion de l'affectation des voies par portiques aériens</p> <p>Pointe AM  Pointe PM </p> <p>Emprise nécessaire : 14,1 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe - Maintien de l'emprise actuelle <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impact visuel avec la présence des portiques - Gestion des portiques - Enjeu de sécurité à l'égard des automobilistes - Seul le sens de la pointe bénéficie d'une voie réservée pour autobus <p>Solution non recommandée</p> <p>Voie réservée axiale</p>  <p>Emprise nécessaire : 24,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un véritable site propre, à l'image du Rapibus - Aucun conflit avec les véhicules, notamment lors de mouvements de virage - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Gestion des piétons et cheminement piéton depuis et vers les stations - Besoin emprise importante, notamment au niveau des stations (besoin terre-plein) - Expropriation - Gestion des carrefours plus complexe


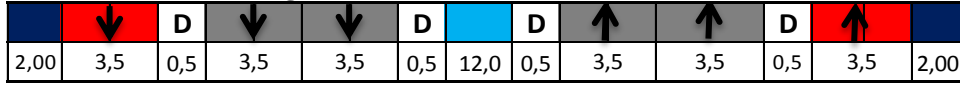
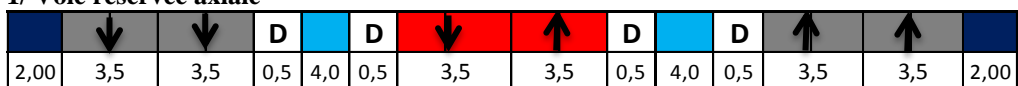
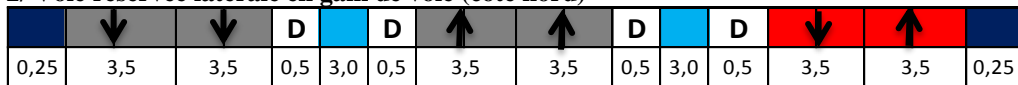
Scénario	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
B, B2	Boulevard Alexandre-Taché entre la rue Viger et le boulevard Saint-Joseph	 <p>Emprise disponible : 20-21,5 m Emprise des aménagements actuels : 12,5 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 16,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimise les impacts sur la circulation - Limite les besoins en emprise <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nécessite des acquisitions - Impacts potentiels sur le cimetière - Travaux majeurs (murs de soutènement, enfouissement réseaux aériens, etc.) <hr/> <p>Solution envisageable</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie / réaffectation sens de la pointe Gestion de l'affectation des voies par portiques aériens</p> <p>Pointe AM</p>  <p>Hors-pointe</p>  <p>Pointe PM</p>  <p>Emprise nécessaire : 17,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe - Accessibilité des stations - Maintien de la voie de virages à gauche vers le boulevard Saint-Joseph - Diminue les besoins en emprise - Limite les acquisitions foncières <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Besoin d'emprise important - Travaux d'élargissement de la chaussée - Acquisition foncière - Impact visuel avec la présence des portiques - Gestion des portiques - Enjeu de sécurité à l'égard des automobilistes <hr/> <p>Solution non recommandée</p> <p>Voie réservée axiale</p>  <p>Emprise nécessaire : 28,1 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un véritable site propre, à l'image du Rapibus - Aucun conflit avec les véhicules, notamment lors de mouvements de virage - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Gestion des piétons et cheminement piéton depuis et vers les stations - Besoin emprise importante, notamment au niveau des stations (besoin terre-plein) - Expropriation - Gestion des carrefours plus complexe


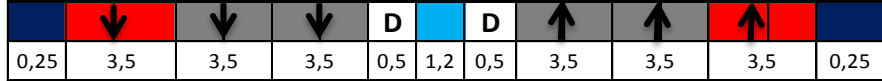
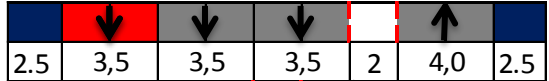
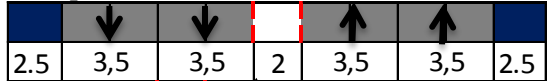
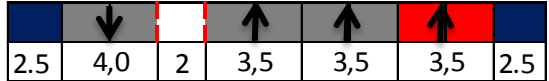
Scénario	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
B, B1, B2	Boulevard Alexandre-Taché entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Montcalm	 <p>Emprise disponible : 18-21 m Emprise des aménagements actuels : 13,0 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>1/ Voie réservée en rive en gain de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 21,1 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe et en contre-pointe - Accessibilité des stations - Continuité de la VR <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Besoin d'emprise important - Travaux d'élargissement de la chaussée et du pont - Acquisition foncière et acceptabilité riveraine - Impact visuel avec la présence des portiques - Gestion des portiques - Enjeu de sécurité à l'égard des automobilistes <hr/> <p>Solution envisageable</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie / réaffectation sens de la pointe Gestion de l'affectation des voies par portiques aériens</p> <p>Pointe AM</p>  <p>Hors pointe</p>  <p>Pointe PM</p>  <p>Emprise nécessaire : 17,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe - Accessibilité des stations - Diminue les besoins en emprise - Limite les acquisitions foncières <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Besoin d'emprise important - Travaux d'élargissement de la chaussée et du pont - Acquisition foncière - Impact visuel avec la présence des portiques - Gestion des portiques - Enjeu de sécurité à l'égard des automobilistes <hr/> <p>Solution non recommandée</p> <p>Voie réservée axiale</p>  <p>Emprise nécessaire : 24,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un véritable site propre, à l'image du Rapibus - Aucun conflit avec les véhicules, notamment lors de mouvements de virage - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Gestion des piétons et cheminement piéton depuis et vers les stations - Besoin emprise importante, notamment au niveau des stations (besoin terre-plein) - Expropriation - Gestion des carrefours plus complexe


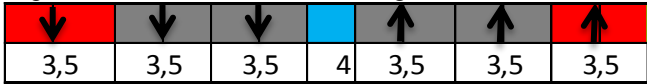
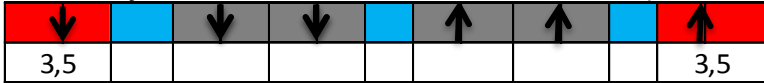

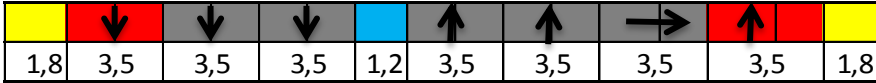
Scénario	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
B, B1, B2	Boulevard Alexandre-Taché entre la rue Montcalm et le boulevard Maisonneuve	 <p>Emprise disponible : 20-38 m Emprise des aménagements actuels : 20,5 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie Réaménagement important du tronçon jusqu'à la rue Eddy et élargissement de la chaussée entre la rue Eddy et le pont portage. Vers le centre : voie réservée en rive jusqu'à la rue Eddy. Ensuite, élargissement de la chaussée jusqu'au pont portage, en passant au sud de la rampe d'accès au stationnement. Vers la périphérie : voie réservée en rive en passant au nord de la rampe d'accès au stationnement. Ensuite, voie réservée en rive à partir de la rue Eddy.</p>  <p>Emprise nécessaire : 28,6</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe et en contre-pointe - Accessibilité des stations - Minimise les impacts sur la circulation <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Besoin d'emprise important - Travaux d'élargissement de la chaussée - Présence de deux rampes d'accès au stationnement souterrain; - Coûts d'aménagement; - Accès des autobus à la promenade du Portage
B1	Boulevard de Lucerne entre la rue Saint-Dominique et la rue Belleau	 <p>Emprise disponible : 22-24 m Emprise des aménagements actuels : 11,0 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie Mise en sens unique du boulevard Lucerne entre les rues Saint-Dominique et Belleau vers le centre-ville.</p>  <p>Emprise nécessaire : 14,1 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe et en contre-pointe - Accessibilité des stations - Mise en sens unique du boulevard Lucerne : limite les besoins en emprise - Allège les flux d'autobus sur la voie réservée du Chemin d'Aylmer entre les rues Saint-Dominique et Viger - Évite les impacts d'une nouvelle voie réservée sur le Chemin d'Aylmer entre les rues Saint-Dominique et Viger, notamment au niveau des besoins en emprise. <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travaux d'élargissement de la chaussée - Mise en sens unique du boulevard Lucerne (sens à définir) : impact sur le cheminement des automobilistes, report d'une partie des débits sur la rue de Lanaudière et risque d'acceptabilité sociale <p>Suppression de places de stationnement sur le côté sud du boulevard Lucerne : risque d'acceptabilité sociale</p>


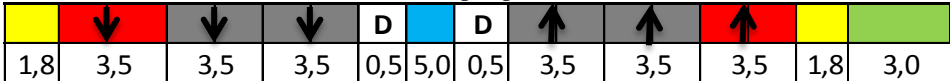


Scénario	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées										
B1	Boulevard de Lucerne entre la rue Belleau et l'UQO (façade est / Viger) sur Lucerne	Aucune voirie actuellement	<p>Solution recommandée</p> <p>Solution recommandée Site propre Création d'un site propre pour autobus sur un nouveau lien. Pas de voie de circulation pour voiture.</p> <p>1,8</p> <p>Emprise nécessaire : 10,6 m (minimum)</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe et en contre-pointe - Accessibilité des stations - Desserte des stationnements de l'UQO - Création d'une voie réservée en site propre sans voie de circulation additionnelle : limite les besoins en emprise - Allège les flux d'autobus sur la voie réservée du Chemin d'Aylmer entre les rues Saint-Dominique et Viger - Évite les impacts d'une nouvelle voie réservée sur le Chemin d'Aylmer entre les rues Saint-Dominique et Viger, notamment au niveau des besoins en emprise. <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impact sur le sentier des Voyageurs : risque d'acceptabilité sociale - Impact potentiel sur l'environnement <p>Le secteur résidentiel au nord du boulevard Alexandre-Taché n'est pas directement desservi.</p>										
B1	Boulevard de Lucerne entre l'UQO (façade est / Viger) et Saint-Joseph sur Lucerne	Aucune voirie actuellement	<p>Solution recommandée</p> <p>Solution recommandée Voie réservée en rive en gain de voie Mise en sens unique de ce tronçon vers la périphérie.</p> <table border="1" data-bbox="1358 957 1734 1038"> <tr> <td style="background-color: yellow;">1,8</td> <td style="background-color: red; color: black;">↓</td> <td style="background-color: red; color: black;">↑</td> <td style="background-color: gray; color: black;">↑</td> <td style="background-color: yellow;">1,8</td> </tr> <tr> <td>1,8</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>1,8</td> </tr> </table> <p>Emprise nécessaire : 14,1 m (minimum)</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe et en contre-pointe - Accessibilité des stations - Mise en sens unique vers la périphérie : limite les besoins en emprise, assurer la desserte des stationnements de l'UQO et éviter une circulation de transit par ce nouveau lien. - Allège les flux d'autobus sur la voie réservée du Chemin d'Aylmer entre les rues Saint-Dominique et Viger - Évite les impacts d'une nouvelle voie réservée sur le Chemin d'Aylmer entre les rues Saint-Dominique et Viger, notamment au niveau des besoins en emprise. <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impact sur le sentier des Voyageurs : risque d'acceptabilité sociale - Impact potentiel sur l'environnement <p>Le secteur résidentiel au nord du boulevard Alexandre-Taché n'est pas directement desservi.</p>	1,8	↓	↑	↑	1,8	1,8	3,5	3,5	3,5	1,8
1,8	↓	↑	↑	1,8									
1,8	3,5	3,5	3,5	1,8									


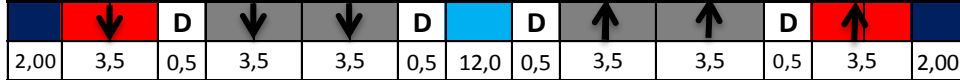
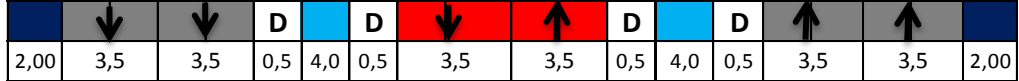
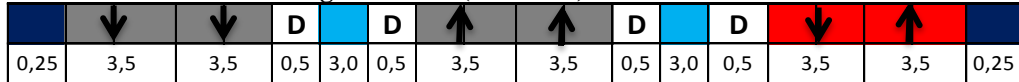
SCÉNARIO C ET VARIANTE C1: ALLUMETTIÈRES / MAISONNEUVE ET VARIANTE PLATEAU


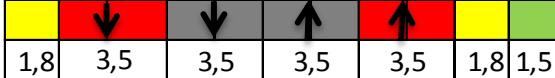

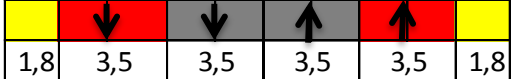



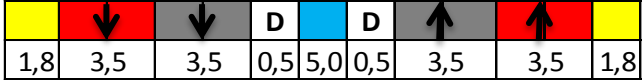
Scénarios	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
C	Boulevard des Allumettières entre le chemin Eardley et le boulevard Saint-Raymond	 <p>Emprise disponible : 70-90 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie</p>  <p>Lorsque nécessaire, aménagement de voie de virage à droite à droite de la VR</p> <p>Emprise nécessaire : 39,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe et en contre-pointe - Travaux de voirie minimisés (élargissement des accotements) - Minimise les coûts de mise en œuvre - Maintien des conditions de circulation actuelles - Rentre dans les emprises disponibles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastructure moins robuste qu'un site propre central - Relâchement de la voie réservée au niveau des carrefours de la R-148 <p>Solution non recommandée</p> <p>1/ Voie réservée axiale</p>  <p>Emprise nécessaire : 35,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un véritable site propre, à l'image du Rapibus - Aucun conflit avec les véhicules, notamment lors de mouvements de virage - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations, création de passerelles pour certaines stations - Réaménagement majeur et total de l'axe - Gestion des carrefours plus complexe, notamment des virages à gauche - Coûts des aménagements <p>2/ Voie réservée latérale en gain de voie (côté nord)</p>  <p>Emprise nécessaire : 29,5 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un véritable site propre, à l'image du Rapibus - Emprise disponible - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations, création de passerelles pour certaines stations - Besoin emprise plus importante que l'option en axial au niveau des stations - Réaménagement majeur de l'axe - Gestion des carrefours plus complexe, notamment des virages à gauche et à droite (besoin de plusieurs voies de virages à gauche et droite à chaque intersection)


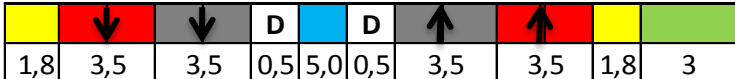

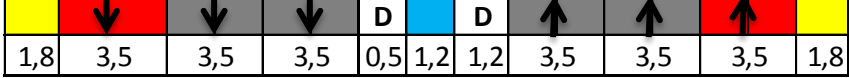
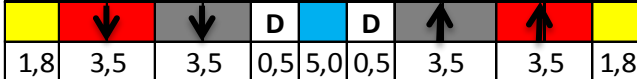
Scénarios	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
C, C1	Boulevard des Allumettières entre le boulevard Saint-Raymond et la promenade du Lac-des-Fées	 <p>Emprise disponible : 70 m Emprise des aménagements actuels : 21,5 m à 28,5m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 23,7 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas de problème majeur d'insertion au regard l'emprise disponible - Maintien des conditions de circulation actuelles - Besoins en circulation et en VR peuvent être accommodés sur le tablier du viaduc (30m) <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Élargissement nécessaire en traversée du Parc de la Gatineau - Relâchement de la voie réservée au niveau des bretelles d'entrée et de sortie de la R-148 - Besoin de construire une nouvelle passerelle multifonctionnelle <p>Solution envisageable</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie avec glissière mobile entre Saint-Raymond et Lac-des-Fées (Viaduc)</p> <p>Pointe AM</p>  <p>Hors pointe</p>  <p>Pointe PM</p>  <p>Emprise nécessaire : 21,5 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe - Maintien de l'emprise actuelle - Minimise les travaux - Rentre sur le tablier actuel du viaduc, sans impacter la piste multifonctionnelle <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gestion des glissières mobiles - Impact sur la circulation en contre-pointe, du fait du vol de voie

Scénarios	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
C, C1	Boulevard des Allumettières entre la promenade du Lac-des-Fées et le corridor Rapibus	 + giratoires Emprise disponible : 40-66 m Emprise des aménagements actuels : 21,0 m (section courante)	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie Implantation d'une voie réservée en gain de voie.</p>  Emprise nécessaire : 25,0m Avantage : <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe et en contre-pointe - Accessibilité des stations - Maintien des conditions de circulation actuelles - Peu de réaménagement nécessaire des giratoires Inconvénient : <ul style="list-style-type: none"> - Travaux d'élargissement de la chaussée entre les giratoire - Travaux majeurs d'insertion en entrée et en sortie de ce tronçon.
			<p>Solution envisageable</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie Direction centre, voie réservée sur la rue Laramée. Intégration d'une voie réservée dans un secteur résidentiel. Acceptation sociale. Travaux majeurs d'insertion en entrée et en sortie de ce tronçon. Mise en sens unique de la rue Laramée. Direction périphérie, création d'un nouveau lien routier au nord du boulevard Intégration d'une voie réservée dans un secteur résidentiel. Acceptation sociale. Travaux majeurs d'insertion en entrée et en sortie de ce tronçon.</p>  Avantage : <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe et en contre-pointe - Accessibilité des stations - Site propre séparé des voies de circulation - Maintien des conditions de circulation actuelles Inconvénient : <ul style="list-style-type: none"> - Besoin d'emprise important - Gestion des mouvements nord-sud depuis les giratoires à travers la voie réservée - Travaux majeurs d'insertion en entrée et en sortie de ce tronçon. - Intégration d'une voie réservée dans un secteur résidentiel. Acceptation sociale.
C, C1	Boulevard des Allumettières entre le corridor Rapibus et la rue Morin	 Emprise disponible : 40-66 m	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie direction est et une voie réservée en rive en gain de voie en direction ouest</p>  Emprise nécessaire : 29,3 Avantage : <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe et en contre-pointe - Accessibilité des stations Inconvénient : <ul style="list-style-type: none"> - Vol de voie en direction est : impact sur la circulation relatif, car relâchement de la voie réservée en amont de la rue Morin - Travaux d'élargissement de la chaussée

Scénarios	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées												
C, C1	Boulevard des Allumettières entre la rue Morin et le boulevard de Maisonneuve	 <p>Emprise disponible : 35-51 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive</p> <p>Réaffectation de la voie réservée direction périphérie</p>  <table border="1" data-bbox="1184 354 2088 387"> <tr> <td>1,8</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>D</td> <td>5,0</td> <td>D</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>1,8</td> <td>3,0</td> </tr> </table> <p>Emprise nécessaire : 23,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des secteurs résidentiels au service de transport en commun en direction de la périphérie - Maintien des conditions de circulation actuelles - Pas de réaménagement nécessaire <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gestion du virage à gauche pour les autobus se rendant à la station Rapibus Montcalm 	1,8	3,5	3,5	3,5	D	5,0	D	3,5	3,5	3,5	1,8	3,0
1,8	3,5	3,5	3,5	D	5,0	D	3,5	3,5	3,5	1,8	3,0				
C, C1	Boulevard de Maisonneuve entre le boulevard des Allumettières et la rue Laurier	 <p>Emprise disponible : 40-66 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Aucune modification proposée</p> 												

Scénarios	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
C1	Boulevard des Allumettières entre le chemin Eardley et la rue Samuel-Edey	 <p>Emprise disponible : 70 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie</p>  <p>Lorsque nécessaire, aménagement de voie de virage à droite à droite de la VR</p> <p>Emprise nécessaire : 39,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe et en contre-pointe - Travaux de voirie minimisés (élargissement des accotements) - Minimise les coûts de mise en œuvre - Maintien des conditions de circulation actuelles - Rentre dans les emprises disponibles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastructure moins robuste qu'un site propre central - Relâchement de la voie réservée au niveau des carrefours de la R-148 <p>Solution non recommandée</p> <p>1/ Voie réservée axiale</p>  <p>Emprise nécessaire : 35,0 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un véritable site propre, à l'image du Rapibus - Aucun conflit avec les véhicules, notamment lors de mouvements de virage - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations, création de passerelles pour certaines stations - Réaménagement majeur et total de l'axe - Gestion des carrefours plus complexe, notamment des virages à gauche - Coûts des aménagements <p>2/ Voie réservée latérale en gain de voie (côté nord)</p>  <p>Emprise nécessaire : 29,5 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un véritable site propre, à l'image du Rapibus - Emprise disponible - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations, création de passerelles pour certaines stations - Besoin emprise plus importante que l'option en axial au niveau des stations - Réaménagement majeur de l'axe - Gestion des carrefours plus complexe, notamment des virages à gauche et à droite (besoin de plusieurs voies de virages à gauche et droite à chaque intersection)

Scénarios	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées									
C1	Rue Samuel-Edey	 <p>Emprise disponible : 200 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie</p>  <table border="1"> <tr> <td>1,8</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>1,8</td> <td>1,5</td> </tr> </table> <p>Emprise nécessaire : 19,1 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Assure la transition entre le boulevard des Allumettières et le Chemin McConnell - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe et en contre-pointe - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travaux d'élargissement de la chaussée 	1,8	3,5	3,5	3,5	3,5	1,8	1,5		
1,8	3,5	3,5	3,5	3,5	1,8	1,5						
C1	Chemin McConnell	 <p>Emprise disponible : 12-26 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>1/ Voie réservée en rive en gain de voie</p>  <table border="1"> <tr> <td>1,8</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>1,8</td> </tr> </table> <p>Emprise nécessaire : 17,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'offre de service de transport en commun dans les deux directions, dans le sens de la pointe et en contre-pointe - Accessibilité des stations - Maintien des conditions de circulation actuelles <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Disponibilité d'emprise - Travaux d'élargissement de la chaussée 	1,8	3,5	3,5	3,5	3,5	1,8			
1,8	3,5	3,5	3,5	3,5	1,8							
C1	Chemin Vanier entre le chemin McConnell et le boulevard des Allumettières	 <p>Emprise disponible : 12-26 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie</p>  <table border="1"> <tr> <td>1,8</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>1,8</td> </tr> </table> <p>Emprise nécessaire : 24,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliore les conditions de circulation - Aménagement de trottoirs - Travaux de la VR intégrés aux travaux de réaménagement de l'axe <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coûts des aménagements - Relâchement pour voie de virages à droite 	1,8	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	1,8	
1,8	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	1,8					
C1	Boulevard du Plateau entre le chemin Vanier et le boulevard des Grives	 <p>Emprise disponible : 28-33 m Emprise des aménagements actuels : 23,2m</p> <p>+ giratoires</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de stationnement</p>  <table border="1"> <tr> <td>1,8</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>0,5</td> <td>5,0</td> <td>0,5</td> <td>3,5</td> <td>3,5</td> <td>1,8</td> </tr> </table> <p>Emprise nécessaire : 23,6 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Avec trottoirs plus étroits (1,5m) – Pas de réaménagement nécessaire <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perte du stationnement sur rue durant les heures d'exploitation : risque d'acceptabilité sociale 	1,8	3,5	3,5	0,5	5,0	0,5	3,5	3,5	1,8
1,8	3,5	3,5	0,5	5,0	0,5	3,5	3,5	1,8				

Scénarios	Tronçons	Géométrie existante	Solutions proposées
C1	Boulevard du Plateau entre la rue de l'Atmosphère et le boulevard des Grives	 <p>Emprise disponible : 28 m Emprise des aménagements actuels : 23,2m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de stationnement</p>  <p>Emprise nécessaire : 23,6 m + piste cyclable hors rue</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations par rapport à une option de voie réservée axiale - Possibilité de créer une bande cyclable bidirectionnelle ou un lien multifonctionnel sur un seul côté de la rue - Avec trottoirs plus étroits (1,5m) – Pas de réaménagement nécessaire <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perte du stationnement sur rue durant les heures d'exploitation : risque d'acceptabilité sociale
C1	Boulevard du Plateau entre le boulevard des Grives et le boulevard Saint-Raymond	 <p>Emprise disponible : 28-29 m Emprise des aménagements actuels : 24 à 27 m</p>	<p>Solution recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en gain de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 27,5 m</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations par rapport à une option de voie réservée axiale - Pas de conséquences négatives sur les conditions de circulation <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Besoin d'emprise important - Travaux d'élargissement de la chaussée <p>Solution envisageable</p> <p>Aménagements locaux (queue jump) et MPB aux carrefours</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Minimise les impacts sur la circulation - Minimise les travaux <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Robustesse des mesures <p>Solution non recommandée</p> <p>Voie réservée en rive en vol de voie</p>  <p>Emprise nécessaire : 23,6 m</p> <p>Aménagements locaux (queue jump) et MPB au carrefour Plateau / St-Raymond</p> <p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations - Avec trottoirs plus étroits (1,5m) – Pas de réaménagement nécessaire <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impact à prévoir sur les conditions de circulation - C1Relâchement de la VR pour voie de virages à droite

Annexe E

DÉTAIL DES PARTS MODALES PAR AXE

DÉTAIL DES PARTS MODALES PAR AXE SELON CHAQUE SCÉNARIO

Scénario	Parts modales TC ligne-écran Parc de la Gatineau (St-Raymond + Allum. + Taché + Lucerne) 2031	Déplacements TC / déplacements totaux Aylmer (à l'Ouest du Pont Champlain)	Déplacements TC / déplacements totaux Axe Taché (Est de ligne-écran Parc de la Gatineau)	Déplacements TC / déplacements totaux Axe Allumettières (Est de ligne-écran Parc de la Gatineau)	Déplacements TC / déplacements totaux Axe Saint-Raymond (Est de ligne-écran Parc de la Gatineau)	Déplacements TC / déplacements totaux Pont Portage	Déplacements TC / déplacements totaux Pont Champlain
SQA	37,7%	60%	78%	6%	18%	76%	1%
SB_AC	39,4%	66%	81%	16%	20%	74%	1%
SB_SC	40,9%	70%	82%	17%	11%	77%	1%
SB1_SC	41,6%	70%	83%	17%	17%	76%	1%
SB2_SC	30,4%	69%	70%	19%	13%	73%	41%
SC_AC	37,4%	42%	64%	40%	9%	74%	2%
SC_SC	40,3%	44%	68%	41%	16%	76%	3%
SC1_SC	39,9%	48%	68%	39%	16%	76%	4%

Annexe F

ESTIMATION DES COÛTS

COÛTS D'IMPLANTATION D'UNE VOIE RÉSERVÉE

Coûts unitaires par typologie

Tableau 1 Coûts unitaires par typologie

Typologie	Unité	Minimum	Maximum	Moyenne
Priorité aux feux	Feu de circulation	26 066 \$	40 438 \$	30 443 \$
SRB léger	Kilomètre	174 801 \$	5 087 345 \$	1 143 736 \$
SRB artériel	Kilomètre	2 473 714 \$	35 176 117 \$	14 515 817 \$
SRB site propre	Kilomètre	2 957 686 \$	40 326 168 \$	19 673 081 \$
SRB à niveau	Kilomètre	2 473 714 \$	35 176 117 \$	14 209 924 \$
SRB étagé	Kilomètre	9 490 781 \$	40 237 179 \$	25 572 946 \$
Milieu autoroutier	Kilomètre-voie	109 229 \$	11 875 000 \$	3 070 671 \$
Milieu autoroutier (accotements)	Kilomètre-voie	1 501 931 \$	2 455 333 \$	1 997 646 \$

Source : Coûts 2011 basés sur près d'une quarantaine de projets de transport collectif nord-américain

Définition

- **SRB Léger** : SRB sur rue avec circulation mixte ou voies réservées sur rue. Cela comprend l'aménagement des arrêts (baies pour autobus et saillies de trottoir), des stations, de la signalisation, du marquage et des mesures de priorité aux feux.
- **SRB artériel** : SRB sur rue avec voies réservées séparées des voies de circulation. Cela comprend le réaménagement de la rue, le déplacement des infrastructures souterraines, l'aménagement du site propre, l'aménagement des stations et les STI.
- **SRB en site propre** : SRB aménagé sur site propre non-intégré à un aménagement routier. Cela comprend les coûts d'aménagement de la voirie, les structures (étagement, murs de soutènement, etc.), les stations et les STI.
- **SRB à niveau** : Cette typologie comprend les projets de SRB artériel et de SRB en site propre franchissant la majorité des carrefours à niveau. Cette typologie comprend des projets construits en site propre exclusif (par ex : ancienne emprise ferroviaire) et sur le réseau artériel. Les coûts d'aménagement varient en fonction des stations (nombre et type), le type de milieu et l'ampleur du réaménagement urbain. La majorité des coûts de cette typologie vont vers les stations, la voirie et le site propre.
- **SRB à carrefours étagés** : Cette typologie comprend les projets de SRB artériel et de SRB en site propre étagés pour le franchissement de la majorité des carrefours. Cette typologie comprend des projets construits en site propre exclusif (par ex : ancienne emprise ferroviaire) et sur le réseau autoroutier. La majorité des coûts vont vers les structures, la voirie et les stations. Cependant, les coûts des structures sont plus élevés, si les carrefours sont étagés. La proximité d'autres corridors de transport (autoroutes) peut venir multiplier le nombre de structures nécessaires pour le franchissement de carrefours. De plus, le coût des stations est habituellement plus élevé puisque les stations s'apparentent plus à ceux de train légers.
- **Voies réservées d'autobus sur accotement d'autoroutes** : La condition de l'accotement, la proximité de la signalisation, les structures, les échangeurs, l'éclairage et le drainage ont des impacts importants sur les coûts d'aménagement.

POSTE DE COÛT

Coûts inclus

- **Études préparatoires** : Études préparatoires liées au projet (besoins, opportunité, faisabilité);
- **STI** : Systèmes de transport intelligent liés aux projets (priorité aux feux, équipement de perception, information aux usagers, etc.) et services professionnels connexes. Il doit être noté que souvent les coûts des STI sont combinés aux coûts d'aménagement;
- **Priorité aux feux** : Modifications aux feux de circulation et systèmes reliés N'inclus pas les coûts des STI à bord des véhicules;
- **Perception** : Équipements de vente de titre;
- **Information aux usagers** : Équipements électroniques et de communication pour informer les usagers (écrans-afficheurs, etc.). N'inclus pas les coûts des systèmes pouvant être utilisés à l'extérieur du projet (pex, centre de contrôle, SAE, etc.);
- **Aménagements** : Les aménagements comprennent les coûts de voirie, déplacements des services publics, stations, stationnement incitatif et autres infrastructures;
- **Voies** : Travaux d'aménagement de la voirie, du marquage, structures et déplacement des services publics;
- **Stations** : Stations et aménagements connexes;
- Stationnement incitatif ;
- **Services professionnels** : Services professionnels pour les études, avant-projet, préparation de plans et devis et surveillance liés au projet.

Coûts exclus

- **Évaluation environnementale et autres études** : Préparation d'études d'impact sur l'environnement, consultations publiques, études de portée générale;
- **Financement et assurances** : Financement de l'infrastructure (inclus études connexes) et assurances;
- **Communications** : Communication et marketing liés au projet;
- **Véhicules** : Véhicules de transport collectif et services professionnels connexes;
- **Centre d'entretien** : Centre d'entretien et d'entreposage des véhicules;
- **AVL/APC** : Mise en place d'un SAE;
- **Administration**;
- **Gestion de projet** : Gestion de projet autre que la surveillance;
- **Opération et entretien** : Opération et entretien de l'infrastructure (habituellement avant la livraison finale du projet);
- **Acquisitions de terrain** : Acquisitions de terrain, démolition et coûts connexes.

COÛTS SOMMAIRES DES STATIONS

- **Abribus simple** : 20 000 \$ et plus;
 - **Station couverte améliorée** : 125 000 à 250 000 \$;
 - **Station couverte fermée** : 420 000 à 630 000 \$
- Stations en site propre** : 210 000 à 6 500 000 \$

Coûts unitaires repris d'autres études récentes

Projet	Aménagement	Inclus	Exclus	Long zone d'étude (forme des 2 directions)	Longueur zone d'étude	Étendu travaux (VR - somme des deux directions)	Nb d'intersections	Nb d'intersections avec travaux	Coût total du projet	Frais prof	Contingences	Coût unitaire / km	Coût unitaire / carrefour	Coût unitaire / Station	Notes
Le Corbusier Nord Projet A	TSP Feux	Traava d'installation d'un système TS (7 intersections) Optimisation du phasage, minutage, coordination Travaux de conduits et câblage	Projet B: Feux entre Dagenais et l'A-40 Le Corbusier Sud : Feux de circulation entre Albert-Duquesne et du Sacré-Coeur	4,1	2,05	0	7	7	183 441 \$	50 000 \$	9 172 \$	118 348 \$	34 659 \$		Mandat WSP inclut plans et devis Estimation des frais professionnels selon le prix soumis par WSP dans le cadre du mandat (répartition approximative entre projet A et projet B)
Le Corbusier	Station BHNS	Traava de démolition Ajout de trottoirs Bardure inclinée Fondation Pavage Dischicement et stabilisation de la chaussée Éclairage Pavage Marquage et signalisation Feux de circulation (8 intersections) Inclus l'installation d'un système TSP Mobilier de circulation Supérsignalisation Feux de circulation temporaires				0				0 \$	0 \$			300 000 \$	Par qual: x2 pour une station complète
Le Corbusier Nord Projet B	Ajout d'une VR en direction Nord Élargissement à 1,2m d'un côté	Traava de démolition Trottoirs Bardure inclinée Fondation Pavage et pavage coloré Dischicement et stabilisation de la chaussée Éclairage Pavage Marquage et signalisation Feux de circulation (8 intersections) Inclus l'installation d'un système TSP Mobilier de circulation Supérsignalisation Feux de circulation temporaires	Projet A: Feux de circulation entre l'A-40 et le terminus Montmorency	3,6	1,8	1,8	4	4	6 500 971 \$	500 000 \$	325 049 \$	4 070 011 \$	1 831 505 \$		Mandat WSP inclut plans et devis Estimation des frais professionnels selon le prix soumis par WSP dans le cadre du mandat (répartition approximative entre projet A et projet B)
Le Corbusier Sud	Ajout d'un système BHNS au centre (2 directions) Élargissement variable des deux (2) côtés du boulevard	Traava de démolition Trottoirs Bardure inclinée Fondation Pavage et pavage coloré Dischicement et stabilisation de la chaussée Éclairage Pavage Marquage et signalisation Feux de circulation (8 intersections) Inclus l'installation d'un système TSP Mobilier de circulation Supérsignalisation Feux de circulation temporaires	Projets A et B	2,16	1,08	2,16	6	6	9 310 770 \$	380 000 \$	465 539 \$	9 403 989 \$	1 692 718 \$		Mandat WSP inclut plans et devis Estimation des frais professionnels selon le prix soumis par WSP dans le cadre du mandat
R-116	Construction d'une voie réservée sur l'accotement dans les deux directions entre St-Bruno et St-Basile-le-Grand	Fondation Pavage Marquage Installation latérale, aérienne et peinte Trottoirs, bordures, mureaux Pavé cyclable Reprofilage de fossés		9,5	4,75		9	6	3 767 091 \$	141 539 \$	188 355 \$	862 523 \$	682 831 \$		Le coût total des travaux indiqué est le prix soumissionné par l'entrepreneur.
A-15	Élargissement accotements de 4 m environ, reprofilage de fossés, dispositifs de retenue sur toute la longueur du tracé, signalisation aérienne (tous les portiques à refaire). VR ajoutée à gauche sur l'A-15 existante dans les 2 directions.	Fondation Pavage Câbles Marquage Signalisation aérienne		14	7		14	0	21 600 000 \$	3 240 000 \$	5 400 000 \$	4 320 000 \$	N/A		Niveau étude: J'ai divisé le coût total du projet par 1,25 pour enlever la contingence qui avait été inclus lors de l'estimation des coûts du projet. Les honoraires professionnels n'avaient pas été inclus dans l'estimation des coûts de l'étude, donc je n'ai pas pu à les retirer.
R132/R134 - Longueuil	Élargissement de l'accotement sur la R134 (environ 1 mètre) Élargissement de 3 mètres de la route 132 sur 280 m de long Installation de système STI (Détecteur de congestion)	Traava de démolition Fondation Pavage Marquage Dispositif de congestion (STI) Signalisation (incluant la signalisation latérale)		1,4	1,4	1,4	0	0	1 174 500 \$	140 000 \$	58 725 \$	980 875 \$	N/A		Plusieurs tronçons de la voie réservée ont seulement nécessité des travaux de planage, donc moindre coût. Plusieurs travaux « autres », ce qui explique le coût élevé au km. Estimation des coûts à 1 450 000\$. Construit, donc aucune contingence.
Curé - Labelle	MPS "light"	Pour intersections générales, marquage et signalisation, optimisation des feux et TSP Entre les intersections: marquage pour la voie réservée avec géométrie ajustée		15,4	7,7	13,1	22	22	2 277 241 \$	341 586 \$	569 310 \$	414 044 \$	144 915 \$		Niveau étude: J'ai divisé le coût total du projet par 1,15 pour enlever la contingence qui avait été inclus lors de l'estimation des coûts du projet;
Pont Lachapelle	MPS "light"	Pour intersections générales, marquage et signalisation, optimisation des feux et TSP Entre les intersections: géométrie pour la voie réservée		9	4,5	1,6	10	10	1 429 117 \$	214 368 \$	357 279 \$	444 614 \$	200 076 \$		Niveau étude: J'ai divisé le coût total du projet par 1,15 pour enlever la contingence qui avait été inclus lors de l'estimation des coûts du projet;
Notre-Dame	MPS "light"	Pour intersections générales, marquage et signalisation, optimisation des feux et TSP Entre les intersections: géométrie pour la voie réservée		14,4	7,2	0,2	17	17	1 200 000 \$	180 000 \$	300 000 \$	233 333 \$	98 824 \$		Niveau étude: J'ai pris le coût de l'estimation des coûts de l'étude avant l'ajout de la contingence et des honoraires professionnels;
SRB Pia-IX (secteur MontRéal / 18 stations)	Ajout d'un système SRB au centre (2 directions) Réaménagement complet de l'axe	Traava de démolition Trottoirs Bardure inclinée Fondation Pavage et pavage coloré Dischicement et stabilisation de la chaussée Éclairage Pavage Marquage et signalisation Feux de circulation (8 intersections) Inclus l'installation d'un système TSP Mobilier de circulation Supérsignalisation Feux de circulation temporaires		20	10	20	45	45	195 000 000 \$	29 250 000 \$	48 750 000 \$	27 300 000 \$	6 066 667 \$		Mandat WSP inclut plans et devis Estimation des frais professionnels selon le prix soumis par WSP dans le cadre du mandat

Coûts d'aménagement haut niveau (\$/km)

Typologie	Unité	Minimum	Maximum	Moyenne
Priorité aux feux	Feu de circulation	26 066 \$	40 438 \$	30 443 \$
SRB léger	Kilomètre	174 801 \$	5 087 345 \$	1 143 736 \$
SRB artériel	Kilomètre	2 473 714 \$	35 176 117 \$	14 515 817 \$
SRB site propre	Kilomètre	2 957 686 \$	40 326 168 \$	19 673 081 \$
SRB à niveau	Kilomètre	2 473 714 \$	35 176 117 \$	14 209 924 \$
SRB étagé	Kilomètre	9 490 781 \$	40 237 179 \$	25 572 946 \$
Milieu autoroutier	Kilomètre-voie	109 229 \$	11 875 000 \$	3 070 671 \$
Milieu autoroutier (accotements)	Kilomètre-voie	1 501 931 \$	2 455 333 \$	1 997 646 \$
Tramway	Kilomètre	40 000 000 \$	60 000 000,00 \$	50 000 000,00 \$

Résumé des coûts des scénarios

Scénario	Description	Tronçons spécifiques au scénario		Toutes les mesures du scénario		Stations			Total scénario		
		km travaux	coûts	km travaux	coûts	nombre	coûts unitaires	coûts totaux	km total corridor	cout total au km	total
A	Statu quo amélioré	28,78	37 467 500 \$	28,78	37 467 500 \$	0	- \$	- \$	14,28	2 623 800 \$	37 467 500 \$
B	Aylmer / Alexandre-Taché	9,57	48 535 000 \$	31,45	73 265 500 \$	26	600 000 \$	15 600 000 \$	14,28	6 223 100 \$	88 865 500 \$
B1	Aylmer / Alexandre-Taché / Lucerne	1,69	6 760 000 \$	31,53	73 295 500 \$	26	600 000 \$	15 600 000 \$	14,39	6 177 600 \$	88 895 500 \$
B2	Aylmer / Alexandre-Taché / Champlain*	-	- \$	31,45	73 265 500 \$	26	600 000 \$	15 600 000 \$	14,28	6 223 100 \$	88 865 500 \$
C	Allumettières / Maisonneuve	13,42	60 627 500 \$	30,26	82 807 500 \$	18	600 000 \$	10 800 000 \$	14,16	6 610 700 \$	93 607 500 \$
C1	Allumettières / Maisonneuve / Plateau	10,13	26 547 000 \$	32,17	75 957 500 \$	26	600 000 \$	15 600 000 \$	15,75	5 813 200 \$	91 557 500 \$

Estimation des coûts du Scénario Statu Quo amélioré
37 467 500,00 \$

Tronçon	De (carrefour inclus sauf si déjà compté)	À (carrefour non inclus sauf si discontinu)	Scénario de référence	Projet de référence	Cout unitaire (au km)	Cout unitaire	Cout total
Boulevard Alexandre-Taché	Châteaubriand	Corridor rapibus	Statu quo amélioré	le corbusier nord	4 000 000,00 \$		1 920 000,00 \$
Boulevard de Lucerne	approche du pont Champlain		Statu quo amélioré			1 000 000,00 \$	1 000 000,00 \$
Boulevard des Allumettières	Boulevard Saint-Raymond	Promenade du Lac-des-Fées	Statu quo amélioré	A15 ++ une direction	3 000 000,00 \$	1 000 000,00 \$	5 680 000,00 \$
Boulevard des Allumettières	Boulevard Wilfrid-Lavigne	Rue Samuel Edey	Statu quo amélioré	route 116	1 000 000,00 \$		670 000,00 \$
Boulevard des Allumettières	Chemin Eardley	Boulevard Wilfrid-Lavigne	Statu quo amélioré	route 116	1 000 000,00 \$		2 130 000,00 \$
Boulevard des Allumettières	Rue Morin	Boulevard Maisonneuve	Statu quo amélioré	Notre-Dame	250 000,00 \$		257 500,00 \$
Boulevard des Allumettières	Rue Samuel Edey	Boulevard Saint-Raymond	Statu quo amélioré	route 116	1 000 000,00 \$		6 550 000,00 \$
Boulevard du Plateau	Boulevard des Grives	Boulevard Saint-Raymond	Statu quo amélioré	curé labelle		800 000,00 \$	800 000,00 \$
Boulevard du Plateau	Chemin Vanier	Rue de l'Atmosphère	Statu quo amélioré		50 000,00 \$		127 000,00 \$
Boulevard du Plateau	Rue de l'Atmosphère	Boulevard des Grives	Statu quo amélioré		200 000,00 \$		260 000,00 \$
Boulevard Saint-Raymond	Chemin Pink	Promenade du Lac-des-Fées	Statu quo amélioré	A15	4 000 000,00 \$		5 360 000,00 \$
Boulevard Saint-Raymond	Promenade du Lac-des-Fées	Boulevard Moussette	Statu quo amélioré		50 000,00 \$		26 000,00 \$
Boulevard Wilfrid-Lavigne	Boulevard des Allumettières	Chemin d'Aylmer	Statu quo amélioré	le corbusier nord	4 000 000,00 \$		6 800 000,00 \$
Chemin d'Aylmer	approche du pont Champlain		Statu quo amélioré			1 000 000,00 \$	1 000 000,00 \$
Chemin d'Aylmer	Boulevard Wilfrid-Lavigne	Rue Samuel-Edey	Statu quo amélioré			800 000,00 \$	800 000,00 \$
Chemin d'Aylmer	Rue Samuel-Edey	Chemin Vanier	Statu quo amélioré		50 000,00 \$		87 000,00 \$
Chemin Pink	Chemin de la Montagne	Boulevard Saint-Raymond	Statu quo amélioré				- \$
Chemin Pink	Chemin Vanier	Chemin de la Montagne	Statu quo amélioré				- \$
Chemin Vanier	Boulevard des Allumettières	Boulevard du Plateau	Statu quo amélioré	le corbusier nord	4 000 000,00 \$		2 640 000,00 \$
Chemin Vanier	Chemin Mc Connell	Boulevard des Allumettières	Statu quo amélioré	le corbusier nord	4 000 000,00 \$		1 360 000,00 \$

Estimation des coûts du Scénario B

							48 535 000,00 \$
Tronçon	De (carrefour inclus sauf si déjà compté)	À (carrefour non inclus sauf si discontinu)	Scénario de référence	Projet de référence	Cout unitaire (au km)	Cout unitaire	Cout total
Boulevard Alexandre-Taché	Boulevard Saint-Joseph	Rue Montcalm	Aylmer / Alexandre-Taché	le corbusier nord	4 000 000,00 \$	1 000 000,00 \$	4 400 000,00 \$
Boulevard Alexandre-Taché	Rue Montcalm	Boulevard Maisonneuve	Aylmer / Alexandre-Taché	pie IX	25 000 000,00 \$		17 250 000,00 \$
Boulevard Alexandre-Taché	Rue Saint-Dominique	Rue Viger	Aylmer / Alexandre-Taché	le corbusier nord	4 000 000,00 \$		5 280 000,00 \$
Boulevard Alexandre-Taché	Rue Viger	Boulevard Saint-Joseph	Aylmer / Alexandre-Taché	le corbusier nord +	5 000 000,00 \$		1 450 000,00 \$
Boulevard des Allumettières	Chemin Eardley	Boulevard Wilfrid-Lavigne	Aylmer / Alexandre-Taché	A15	4 000 000,00 \$		8 520 000,00 \$
Boulevard Wilfrid-Lavigne	Boulevard des Allumettières	Galeries Aylmer	Aylmer / Alexandre-Taché	le corbusier nord	4 000 000,00 \$		5 600 000,00 \$
Boulevard Wilfrid-Lavigne	Galeries Aylmer	Chemin d'Aylmer	Aylmer / Alexandre-Taché	le corbusier nord	4 000 000,00 \$		1 200 000,00 \$
Chemin d'Aylmer	approche du pont Champlain		Aylmer / Alexandre-Taché			1 000 000,00 \$	1 000 000,00 \$
Chemin d'Aylmer	Boulevard Wilfrid-Lavigne	Rue Samuel-Edey	Aylmer / Alexandre-Taché	le corbusier nord	4 000 000,00 \$		3 400 000,00 \$
Chemin d'Aylmer	Rue Samuel-Edey	Chemin Vanier	Aylmer / Alexandre-Taché	Notre-Dame	250 000,00 \$		435 000,00 \$

Estimation des coûts du Scénario B1

							6 760 000,00 \$
Tronçon	De (carrefour inclus sauf si déjà compté)	À (carrefour non inclus sauf si discontinu)	Scénario de référence	Projet de référence	Cout unitaire (au km)	Cout unitaire	Cout total
Boulevard de Lucerne	Rue Belleau	UQO	Aylmer / Alexandre-Taché / Lucerne	le corbusier nord	4 000 000,00 \$		1 440 000,00 \$
Boulevard de Lucerne	Rue Saint-Dominique	Rue Belleau	Aylmer / Alexandre-Taché / Lucerne	le corbusier nord	4 000 000,00 \$		3 720 000,00 \$
Boulevard de Lucerne	UQO	Boulevard Saint-Joseph	Aylmer / Alexandre-Taché / Lucerne	le corbusier nord	4 000 000,00 \$		1 600 000,00 \$

Estimation des coûts du Scénario C

							60 627 500,00 \$
Tronçon	De (carrefour inclus sauf si déjà compté)	À (carrefour non inclus sauf si discontinu)	Scénario de référence	Projet de référence	Cout unitaire (au km)	Cout unitaire	Cout total
Boulevard des Allumettières	Boulevard Saint-Raymond	Promenade du Lac-des-Fées	Allumettières / Maisonneuve	A15 ++	6 000 000,00 \$	5 000 000,00 \$	14 360 000,00 \$
Boulevard des Allumettières	Chemin Eardley	Boulevard Saint-Raymond	Allumettières / Maisonneuve	A15	4 000 000,00 \$		37 400 000,00 \$
Boulevard des Allumettières	Corridor rapibus	Rue Morin	Allumettières / Maisonneuve	le corbusier nord +	5 000 000,00 \$		1 350 000,00 \$
Boulevard des Allumettières	Promenade du Lac-des-Fées	Corridor rapibus	Allumettières / Maisonneuve	le corbusier nord	6 000 000,00 \$		7 260 000,00 \$
Boulevard des Allumettières	Rue Morin	Boulevard Maisonneuve	Allumettières / Maisonneuve	Notre-Dame	250 000,00 \$		257 500,00 \$

Estimation des coûts du Scénario C1

							26 547 000,00 \$
Tronçon	De (carrefour inclus sauf si déjà compté)	À (carrefour non inclus sauf si discontinu)	Scénario de référence	Projet de référence	Cout unitaire (au km)	Cout unitaire	Cout total
Boulevard des Allumettières	Chemin Eardley	Rue Samuel Edey	Allumettières / Maisonneuve / Plateau	le corbusier nord	4 000 000,00 \$		11 240 000,00 \$
Boulevard du Plateau	Boulevard des Grives	Boulevard Saint-Raymond	Allumettières / Maisonneuve / Plateau	le corbusier nord	4 000 000,00 \$	1 000 000,00 \$	5 960 000,00 \$
Boulevard du Plateau	Chemin Vanier	Rue de l'Atmosphère	Allumettières / Maisonneuve / Plateau		50 000,00 \$		127 000,00 \$
Boulevard du Plateau	Rue de l'Atmosphère	Boulevard des Grives	Allumettières / Maisonneuve / Plateau		200 000,00 \$		260 000,00 \$
Chemin Mc Connell	Rue Samuel-Edey	Chemin Vanier	Allumettières / Maisonneuve / Plateau	le corbusier nord	4 000 000,00 \$		6 680 000,00 \$
Chemin Vanier	Chemin Mc Connell	Boulevard des Allumettières	Allumettières / Maisonneuve / Plateau	le corbusier nord	4 000 000,00 \$		1 360 000,00 \$
Samuel Edey	Boulevard des Allumettières	Chemin Mc Connell	Allumettières / Maisonneuve / Plateau	le corbusier nord	4 000 000,00 \$		920 000,00 \$