

Foire aux questions

Voici l'ensemble des questions du public posées à nos experts dans le cadre de la 2^e rencontre d'information publique en ligne de la série « UN TRAMWAY DANS MA VILLE »"

L'effet d'un réseau structurant sur l'aménagement urbain

Mercredi
22 septembre
18 h 30 à 20 h



Modification des habitudes

Comment encourager les personnes réticentes aux changements à adopter un nouveau mode (transformation de leur quotidien avec l'apparition du tramway dans leur quartier, passer au mode de déplacement actif ou collectif, etc.)?

Toute modification d'habitudes requiert du temps. En offrant aux citoyens (es) des alternatives de transport en commun performantes et concurrentielles à l'auto-solo, on favorise la création de bonnes habitudes de déplacement. Et plus ces alternatives sont adoptées tôt par la clientèle et en particulier par la nouvelle génération, meilleures sont les chances que cette dernière adopte le transport collectif (et le transport actif) pour très longtemps.

Il est donc primordial d'assurer la qualité du service et la qualité des infrastructures. En offrant un service fiable et fréquent, avec une amplitude intéressante, les gens y sont tout naturellement attirés.

Réseau cyclable et vélo

Pourrons-nous monter à bord du tramway avec notre vélo?

Tout à fait. Le plancher du tramway et celui du quai d'embarquement seront au même niveau, ce qui facilitera l'embarquement des vélos à bord du tramway. De plus, les tramways sont généralement munis de supports à vélos à l'intérieur.

Le tramway et ses infrastructures sont construits selon les principes d'accessibilité universelle. Tout le matériel roulant est à planchers bas, et les quais seront aménagés afin que tout personne à mobilité réduite puisse y accéder.

Comment peut-on rendre le vélo plus attractif avec les conditions météo qu'on connaît ici (neige, froid et verglas)?

Plusieurs villes au climat nordique permettent l'utilisation du vélo en hiver. Si nous prenons l'exemple de la Ville de Montréal, le réseau structurant pour les cyclistes y est amélioré chaque année, de même que le réseau blanc (un réseau entretenu chaque hiver). L'entretien préconisé assure la présence d'asphalte, ce qui permet une bonne traction des pneus du vélo par temps froid. Toutefois, avec nos conditions climatiques, il faut penser à changer les pneus de son vélo comme on le fait sur nos voitures en hiver.

Y aura-t-il une séparation physique quelconque (bollards, bordure de béton) entre la voie cyclable et la circulation?

Dans chaque direction, un espace de deux (2) mètres est prévu afin d'y aménager une piste cyclable de 1,5 mètres. Ceci laisse donc une zone tampon de 0,50 mètres entre la voie cyclable et la voie automobile afin d'y aménager, si requis, une séparation physique. En effet, l'installation de bollards (ou d'une bordure) n'est pas nécessairement requise tout le long du tracé.

Des analyses plus détaillées lors de la phase d'avant-projet permettront d'identifier les emplacements où une séparation physique est nécessaire afin d'assurer la sécurité des utilisateurs. Les mesures de sécurité adoptées varient en fonction de chaque tronçon/secteur, et selon différents critères, notamment: la vitesse des voies de circulation adjacentes, les conditions de visibilité, le taux d'achalandage anticipé, le milieu environnant (écoles, parcs, commerces).

Pourrons-nous traverser à vélo la voie du tramway en toute sécurité?

Des aménagements sont prévus à toutes les intersections équipées de feux de circulation afin de permettre la traversée sécuritaire des cyclistes et piétons. Ces aménagements favoriseront la cohabitation du tramway avec les piétons et les cyclistes et seront détaillés aux phases subséquentes de l'avant-projet.

Est-ce que la piste cyclable du sentier des voyageurs et son parc seront affectés par le trajet proposé?

Le trajet proposé n'affecte pas le sentier des voyageurs parce que celui-ci est beaucoup plus près de la rivière. Sa forme plus sinueuse longe la rivière et l'implantation du système structurant demeure dans le corridor ferroviaire existant.

Un arrimage sécuritaire entre la piste cyclable du tramway avec celle du sentier des voyageurs est prévu.

J'ai un vélo assez dispendieux. Pourrais-je le laisser en station en toute sécurité?

Oui, puisque des supports à vélos sécurisés sont prévus. Leurs nombres et emplacements seront déterminés au cours des étapes ultérieures de l'avant-projet (phase de planification).

De quelle façon sera raccordé le réseau cyclable de Gatineau au système de transport en commun?

Il est prévu de connecter, partout où c'est possible, la piste cyclable longeant le tramway aux autres réseaux cyclables (existants ou prévus), tels: le Sentier des Voyageurs, le Sentier du Ruisseau de la Brasserie, Wilfrid-Lavigne et la piste cyclable longeant le Boulevard des Allumettières, le Boul. du Plateau/Gamelin/Parc de la Gatineau, etc.

Est-ce que la piste cyclable du Rapibus sera prolongée pour venir se relier à celle du tramway?

Oui, il est prévu de prolonger la piste cyclable du Rapibus afin qu'elle puisse éventuellement se relier à la piste cyclable longeant le tramway.

Est-ce que les cyclistes seront considérés dans la planification, soit pour la conception des tramways et des stations?

Plusieurs démarches de consultations publiques sont prévues pendant la phase de planification du projet (qui s'échelonne jusqu'en 2025), que ce soit au niveau des aménagements cyclistes ou sur le plan de l'accessibilité universelle, pour ne nommer que celles-ci. Un projet de cette ampleur se planifie et se construit en collaboration avec différents intervenants, tels que les citoyens et les milieux associatifs et institutionnels.

Stationnements incitatifs

Y aura-t-il du stationnement incitatif à proximité des stations ?

Oui, l'étude complémentaire prévoit l'ajout d'espaces de stationnement additionnels au Parc-o-bus des Allumettières, de même qu'un nouveau parc-o-bus à l'intersection du chemin Vanier et du boulevard du Plateau. Quant au Parc-o-bus Rivermead, il pourrait demeurer tel quel. L'augmentation de la fréquence du service offert en début de tracé diminuera la nécessité pour les gens de se déplacer à mi-réseau, et contribuera ainsi à réduire la pression sur le parc-o-bus Rivermead. À noter que ces éléments feront l'objet d'une analyse détaillée lors des étapes ultérieures de l'avant-projet.

Choix du mode

Pourquoi pas un réseau d'autobus électriques au lieu du tramway?

À compter de 2025, la STO procèdera à l'achat de véhicules 100 % électriques, visant une électrification complète de l'ensemble de son parc d'autobus dès 2041. Quoiqu'il soit bénéfique sur le plan environnemental, cette option ne permettra pas de répondre aux besoins de mobilité grandissant de la population. Le réseau routier ayant déjà atteint sa capacité depuis 2014, l'ajout du nombre d'autobus requis ne ferait que contribuer à l'engorgement des routes.

En raison de la capacité maximale propre à ce mode de transport, seul un tramway est viable pour répondre aux besoins en mobilité à long terme car il permet de déplacer au moins deux fois plus d'usagers que l'autobus articulé. L'avantage d'un mode de transport structurant réside dans sa capacité à déplacer un grand nombre d'usagers, ce qui permet notamment de réduire le nombre d'autobus de la STO aux centres-villes de Gatineau et d'Ottawa.

Est-ce que les modes alternatifs ont été considérés : train léger, métro, ou systèmes ferroviaires surélevés?

Dans le cadre de ce projet, tous les modes de transport collectif ont été étudiés, y compris les modes alternatifs tels que le trambus multi-articulé de grande capacité, le véhicule intelligent autonome, le système léger sur rail, le SkyTrain, le métro, etc. Cependant la population de Gatineau (285 000 personnes) ne justifie pas des véhicules de telles capacités. En effet, le type de mode est identifié en fonction du nombre prévu d'usagers à déplacer. Selon les projections d'achalandage à moyen et long terme, le train léger sur rail ou le métro ont une capacité trop grande pour le nombre d'usagers qui sont attendus. Les dépenses associées à ces modes de transport seraient trop élevées par rapport aux besoins.

Choix du tracé

Quel est le tracé du tramway?

L'analyse comparative des différents scénarios à l'étude conclut que la solution optimale de transport collectif structurant pour relier l'ouest de Gatineau aux centres-villes de Gatineau et d'Ottawa est le scénario tout tramway, avec une insertion en tunnel sous la rue Sparks au centre-ville d'Ottawa. Ce scénario est celui qui répond le mieux aux besoins identifiés et détaillés dans l'étude complémentaire.

Du côté d'Ottawa, advenant que l'option en tunnel ne soit pas réalisable (pour des raisons de coûts ou d'enjeux techniques), la solution optimale serait le scénario tout tramway, avec une insertion en surface sur Wellington au centre-ville d'Ottawa. Ces deux options seront détaillées plus amplement dans les phases subséquentes d'avant-projet.

Du côté québécois, l'étude complémentaire identifie les solutions de tracé suivantes comme étant optimales:

- Sur l'axe nord: le chemin Vanier, puis les boulevards du Plateau et St-Raymond;
- Sur l'axe sud: les boulevards des Allumettières et Wilfrid-Lavigne, puis le chemin d'Aylmer;
- Ces deux axes partageront un tronçon commun, soit les boulevards Alexandre-Taché et Lucerne (entre l'UQO et la rivière des Outaouais) ainsi que la rue Laurier, traversant le pont Portage jusqu'à Ottawa.
- Pour ce qui est de l'insertion au centre-ville de Gatineau, l'étude complémentaire a identifié comme non viable le maintien de la circulation automobile sur la rue Laurier. Les deux options sans circulation (partielle ou totale), soit entre Eddy et Laval ou entre le pont des Chaudières et le pont Portage seront évaluées aux phases ultérieures de l'avant-projet.

Consultez la [carte du tracé](#).

Est-ce que vous prévoyez des expropriations résidentielles et/ou commerciales?

Oui, des acquisitions sont prévues à quelques endroits le long du tracé afin d'aller chercher l'espace nécessaire à l'intégration de l'ensemble des composantes du système structurant (tramway, voies de circulations, trottoirs, pistes cyclables, stations). Cette information sera précisée aux étapes ultérieures de l'avant-projet et feront l'objet de communications ciblées avec les résidents concernés.

Pourquoi ne pas éviter le chemin d'Aylmer? Le tracé pourrait continuer sur le boul. des Allumettières, car la densification se fait le long du boulevard des Allumettières en direction ouest?

En raison de la configuration du territoire, l'étude complémentaire a conclu qu'il est requis d'avoir deux axes du côté québécois afin de desservir efficacement l'ensemble de la population, soit:

- Sur l'axe nord: le chemin Vanier, puis les boulevards du Plateau et St-Raymond;
- Sur l'axe sud: les boulevards Allumettières et Wilfrid-Lavigne, puis le chemin d'Aylmer;
- Ces deux axes partageront un tronçon commun, soit les boulevards Alexandre-Taché et Lucerne (entre l'UQO et la rivière des Outaouais) ainsi que la rue Laurier, traversant le pont Portage jusqu'à Ottawa.

Consultez la [carte du tracé](#).

Est-ce que l'option d'utiliser le pont ferroviaire Chef-William-Commanda afin de se connecter à l'O-Train via la station Bayview a été considérée et si oui, pourquoi n'est-elle pas retenue?

La position du pont Chef-William-Commanda est trop à l'ouest des centres-villes de Gatineau et d'Ottawa, qui font partie des principales destinations de la clientèle. Aussi, la capacité sur l'O-Train ne serait pas suffisante pour accueillir tous les clients du transport en commun de Gatineau se rendant à Ottawa.

Pourquoi avez-vous choisi une insertion sur le boulevard Lucerne plutôt que sur le boulevard Alexandre-Taché, compte tenu de la distance pour la connexion avec le Rapibus? Et qu'en est-il du nombre de clients potentiels? Le tracé derrière l'UQO est-il définitif ?

Intuitivement, on s'imagine un tramway sur le boulevard Alexandre-Taché. Mais des études approfondies ont mené à des résultats différents.

D'un point de vue de l'accessibilité, on dessert un bassin de population très similaire, quasi égal, qu'on soit situé sur le boulevard Alexandre-Taché, ou légèrement plus au sud sur le boulevard Lucerne.

Également, l'avantage du choix du boulevard Lucerne est qu'aucune acquisition partielle ou totale n'est requise. Le boulevard Alexandre-Taché étant très étroit, l'insertion du système structurant sur cet artère nécessiterait la démolition d'une vingtaine de bâtiments commerciaux et résidentiels, y compris certaines exhumations au cimetière St-James. Donc l'impact sur l'environnement bâti à cet endroit est très important. À performance égale en termes d'accessibilité du réseau, le tracé sur le boulevard Lucerne permet d'éviter la démolition de plusieurs bâtiments. **De plus, les résultats de la consultation publique réalisée en 2019 démontrent que les axes derrière l'UQO recueillent 53 % de mentions, loin devant l'axe Alexandre-Taché (24 %).**

Le boulevard Alexandre-Taché est aussi libéré de sa voie réservée, qui n'est plus requise. Cet espace peut donc être affecté à d'autres usages et permettre une amélioration de l'aménagement urbain (i.e. ajout de trottoirs plus larges, d'espaces de stationnement en rive pour commerces, végétation, etc.) Puisque le schéma d'aménagement de la Ville de Gatineau ne prévoit qu'une voie de circulation dans chaque direction sur cet artère, c'est tout un espace à transformer. Il s'agit donc d'une belle opportunité pour effectuer le réaménagement tant attendu du boulevard Alexandre-Taché.

Aménagement

Est-ce qu'il y a des risques d'étalement urbain avec le développement autour du transport collectif?

Bien au contraire! Dès qu'un projet de tramway s'annonce, ça envoie aussi le signal d'un redéveloppement, d'une densification urbaine de la ville. Donc, plus l'on tarde, plus l'étalement urbain risque de se poursuivre.

Une grande partie de la Ville de Gatineau étant déjà construite, n'est-il pas trop tard pour parler de *structurer le territoire*?

Il y a encore beaucoup de potentiel à Gatineau, même le long du tracé proposé, pour faire du développement et du redéveloppement urbain, ce qui permettra de structurer davantage la ville. Il est possible de densifier nos quartiers en allant chercher une très grande part de la croissance de Gatineau autour des axes structurants, comme ceux du Rapibus et du tramway, afin d'améliorer l'aménagement du territoire pour ces secteurs.

Le zonage résidentiel et commercial est un facteur important des déplacements en voiture à Gatineau. Les magasins, les garderies et les écoles sont souvent à des kilomètres des habitations. La Ville de Gatineau est-elle prête à revoir le zonage pour permettre la création de quartiers plus complets, où l'on peut marcher, et qui favoriseraient cette approche du transport en commun ?

En 2021, la Ville de Gatineau a complété la révision de son plan d'urbanisme afin qu'il soit en concordance avec les objectifs de son Schéma d'aménagement et de développement.

Dans ce cadre, des travaux ont permis d'augmenter les densités et la mixité des usages afin de créer des milieux de vie complets et écoresponsables, maximiser l'utilisation du transport collectif et favoriser les déplacements actifs dans les secteurs suivants : territoires situés au centre-ville, Vieux-Aylmer, noyau urbain de Buckingham, et le long du Rapibus dans le secteur Gatineau.

Dans la partie ouest de la Ville, le plan d'urbanisme et le règlement de zonage ont été modifiés afin de permettre une plus grande densité et une plus grande mixité des usages le long du tracé projeté du tramway. Enfin, il est prévu d'ajuster le plan d'urbanisme et le règlement de zonage afin que ces derniers reflètent la volonté de créer des milieux de vie complets et écoresponsables aux abords des futures stations.

Est-ce que des trottoirs pour piétons de chaque côté du chemin d'Aylmer seront créés avec ce projet?

Le projet prévoit, pour chaque direction, une voie pour le tramway, un trottoir ainsi qu'une piste cyclable. Cet aménagement sera confirmé au cours des étapes ultérieures de l'avant-projet (phase de planification).

Comment peut-on éviter la gentrification et s'assurer de conserver du logement abordable à proximité des stations?

Cette question a été longuement étudiée. La STO ne peut, à elle seule, éviter la gentrification et s'assurer de conserver (ou d'augmenter) le nombre de logements abordables à proximité des stations. Cette responsabilité relève de la Ville, qui, via ses règlements, peut effectuer les changements nécessaires à l'atteinte de tels objectifs. Ceci souligne donc l'importance pour la STO et le Bureau de projet de travailler en étroite collaboration avec la Ville de Gatineau et ses partenaires, en plus de démontrer la nécessité d'une planification intégrée de la mobilité et de l'aménagement du territoire.

Par ailleurs, le Plan d'urbanisme prévoit l'adoption d'une stratégie d'inclusion de logements abordables dans les projets résidentiels d'initiative privée. Cette stratégie est toujours en cours d'élaboration et fait partie du plan de travail de la Commission sur le développement du territoire, l'habitation et l'environnement de la Ville de Gatineau.

En ce qui concerne le tracé recommandé du tramway, on comprend que le boulevard Alexandre-Taché serait réduit à 2 voies. Est-ce qu'il y aura encore des autobus sur cette artère?

Le boulevard Alexandre-Taché sera libéré de sa voie réservée, qui ne sera plus requise une fois le tramway implanté. Cet espace pourra donc être affecté à d'autres usages en laissant place à une amélioration de l'aménagement urbain (trottoirs plus larges, végétation, etc.). Puisque le schéma d'aménagement de la Ville de Gatineau ne prévoit qu'une seule voie de circulation dans chaque direction sur cette artère, c'est donc tout un espace à transformer.

Pourquoi ne change-t-on pas les normes de construction pour obliger à bâtir moins de stationnements pour les nouveaux logements? Ex. Une partie des logements n'auraient pas de stationnement disponible, ce qui inciterait les locataires à adopter des habitudes de vie plus écolo.

En 2021, la Ville de Gatineau a complété la révision de son plan d'urbanisme afin qu'il soit en concordance avec les objectifs de son Schéma d'aménagement et de développement.

Dans ce cadre, les dispositions associées au nombre de cases autorisées et la localisation de ces dernières ont été renforcées pour les zones situées dans les secteurs suivants : territoires situés au centre-ville, Vieux-Aylmer, noyau urbain de Buckingham, et le long du Rapibus dans le secteur Gatineau.

Dans la partie ouest de la Ville, les dispositions de stationnement ont été renforcées le long du tracé projeté du tramway. Il est prévu d'ajuster le plan d'urbanisme et le règlement de zonage en incluant par exemple les dispositions liées au stationnement.

On a une ligne de chemin de fer sous-exploitée à Gatineau depuis des décennies, mais qu'on a tout de même conservée pour construire le Rapibus. Or, celle-ci continue encore d'être sous-utilisée alors qu'on pourrait s'en servir éventuellement. Quels sont les plans pour cette emprise ferroviaire existante?

Effectivement, en plus de l'ouest de Gatineau, le tramway pourrait aussi desservir l'est de Gatineau un jour. Les autobus qui circulent actuellement sur le corridor Rapibus seraient alors remplacés par du transport sur rails. Cette transition n'est pas pour demain, mais est envisageable à long terme.

Envisagez-vous un tramway avec alimentation par le sol pour éviter l'usage de caténares aériennes et garder un bel aménagement urbain ?

L'alimentation par le sol est une option très coûteuse, et ce type d'alimentation est surtout non recommandé dans un climat nordique en raison de l'utilisation de sel de déglacage et d'abrasifs sur nos routes en hiver. Bien que l'alimentation électrique du tramway se fasse par caténaire sur

la rive québécoise, il existe présentement plusieurs modèles offrant un impact visuel moindre. Sur la longueur du tracé, le segment de 2km compris entre le pont du Portage et la rue Elgin à Ottawa opèrerait par batteries afin de respecter le caractère patrimonial de ce secteur (advenant le cas où le scénario d'insertion en surface sur la rue Wellington serait retenu). L'alimentation pour ce segment fera l'objet d'analyses supplémentaires lors des phases ultérieures de l'avant-projet qui se poursuivra jusqu'en 2025.

Cependant, le fait d'envisager une alimentation par batteries sur l'ensemble du tracé n'est pas une option viable, particulièrement en raison des coûts associés et de l'autonomie offerte par la technologie actuelle.

Stations

À quel(s) endroit(s) avez-vous prévu les stations suivantes : Val Tétréau, UQO, et celle offrant la connexion avec le Rapibus ?

L'emplacement précis des stations sera déterminé aux phases subséquentes de l'avant-projet.

Vous avez mentionné qu'une distance de 600 à 700 mètres entre les stations serait la norme. Est-ce souhaitable?

Règle générale, lors de l'implantation d'un réseau de tramway, les stations sont construites à intervalles de 600 à 700 mètres. Par contre, l'espacement entre chaque station peut être plus grand lorsqu'il s'agit d'un réseau plus lourd comme le REM, le métro de Montréal ou le O-Train. Des stations trop près l'une de l'autre signifieraient des arrêts fréquents et donc des temps de déplacement plus longs, ce qui va à l'encontre d'un mode dit «structurant». Des stations trop éloignées les unes des autres rendraient celles-ci moins accessibles pour une partie de la population. Il s'agit donc de trouver un juste équilibre afin d'offrir des temps de déplacements attrayants, tout en positionnant les stations à des distances raisonnables.

Pandémie

Pourquoi construire un tramway alors que plusieurs travailleurs sont en télétravail et que l'achalandage a grandement diminué en raison de la pandémie?

Le tramway, dont la mise en service est prévue dans un horizon de 10 ans, vise à répondre aux besoins de la région pour les 30 à 50 prochaines années. La pandémie aura sans doute un impact à court terme, mais la situation ne changera pas les besoins en matière de déplacement à très long terme. On estime qu'un horizon de 3 à 5 ans est nécessaire pour revenir au taux d'achalandage pré-pandémie. Rappelons que le réseau routier dans l'ouest de Gatineau est à saturation depuis 2014. Le télétravail affectera une partie de cet achalandage, mais restera marginal par rapport aux résultats d'avant la pandémie. La COVID aura donc décalé les projections de quelques années seulement. C'est ce qui explique que tous les projets en transport collectif se poursuivent et qu'aucun d'entre eux n'a été annulé (RTC, REM, etc.).

Conditions climatiques

Est-ce que le tramway de Gatineau-Ottawa inclura le dégagement régulier de neige et de glace sur la piste cyclable?

Le tout sera analysé lors des étapes ultérieures de l'avant-projet (phase de planification).

Trop souvent on voit les exemples et les photos des villes européennes et américaines avec des hivers moins durs que chez nous. Qu'avez-vous appris par rapport à l'adaptation pour l'hiver canadien?

Les analyses démontrent que le choix d'un tramway électrique est en adéquation avec le climat nordique, dont celui de Gatineau. Des tramways sont déjà en service dans des villes scandinaves, dans l'Ouest canadien et au nord des États-Unis. Plus près de nous, il y a également des tramways en service dans les villes de Toronto et de Waterloo qui constituent une référence comparable sur le plan du climat.

Service

On parle peu de l'intégration du tramway au centre-ville de Gatineau. Comment le tramway sera-t-il connecté au Rapibus et aux principaux complexes fédéraux de Gatineau (ex : Terrasses de la Chaudière, Place du Portage)?

Pour le Rapibus, la connexion se ferait derrière l'UQO, près du terrain de soccer/football synthétique. C'est à cet endroit que le Rapibus et le système structurant vont se rejoindre. Du côté d'Ottawa, la station Lyon a été identifiée comme le lieu optimal de correspondance avec le O-Train. Les clients pourront effectuer des correspondances pour accéder à l'est ou à l'ouest d'Ottawa à partir de cette station.

À la hauteur de la rue Montcalm, le tramway s'insère sur la rue Laurier, jusqu'au pont du Portage. Le réseau routier entre les rues Montcalm et Eddy sera totalement reconfiguré et détourné plus près de l'édifice des Terrasses de la Chaudière afin de maintenir l'accès au pont des Chaudières tout en permettant l'implantation du système structurant.

Quelle sera la fréquence du tramway?

Le tramway pourrait être opéré avec des fréquences de l'ordre de :

- Périodes de pointe : 6 minutes sur chaque antenne, 3 minutes sur le tronc commun;
- Autres périodes : 10 minutes sur chaque antenne, 5 minutes sur le tronc commun;
- Un service de 5 h à 1 h (20 heures d'opération par jour), mais qui pourrait être étendu.

Réalisation

Est-ce que nous connaissons le mode contractuel au niveau de l'appel d'offres (traditionnel, conception-construction, etc.)?

Une analyse préliminaire des modes de réalisation possibles du tramway est en cours. Nonobstant ce qui précède, il faudra attendre les résultats de travaux et analyses additionnels à réaliser au cours des prochaines années pour déterminer avec assurance le mode de réalisation optimal du projet.

Construction et entretien

Avec la pénurie de main-d'œuvre dans la région, qui assumera les réparations et l'entretien des tramways et du réseau?

Il est actuellement prévu une mise en service du tramway dans 10 ans ; d'ici là, l'exploitant aura le temps suffisant s'organiser, embaucher la main d'œuvre qualifiée et organiser les processus de formation et de développement des compétences nécessaires.

Pour ce qui est de savoir qui en assurera l'opération, cet aspect sera étudié lors des phases ultérieures de l'avant-projet.

Tarifification

Est-ce qu'il y aura une collaboration avec Presto à Ottawa afin de permettre à la clientèle d'utiliser leur carte pour transférer à Gatineau?

À l'image de ce qui se fait aujourd'hui avec Transcollines et OC Transpo pour l'interopérabilité des titres de transport, il est fort probable que le même principe s'appliquera pour l'utilisation du tramway. Cet aspect sera précisé lors de la phase de réalisation du projet.

Quel sera le coût des billets du tramway?

Il est encore trop tôt pour identifier les frais d'utilisation du service. Le tout sera étudié lors des phases ultérieures de l'avant-projet (phase de planification).

Envisageriez-vous d'offrir le transport en commun gratuit ou à tarif réduit pour en faciliter l'accessibilité aux personnes touchées par une ou plusieurs limitations fonctionnelles et qui dépendent du transport en commun pour se déplacer?

La STO dispose déjà d'une tarification sociale, dont les détails sont disponibles [ici](#). Pour ce qui est de la gratuité pour tous, si la STO n'avait pas les revenus passagers, elle devrait forcément trouver une autre source de financement. Les gouvernements et les villes subventionnent déjà le transport en commun. Offrir la gratuité à tous leur demanderait donc un investissement beaucoup plus important.

Coûts et financement

Où en êtes-vous au niveau du financement?

À ce jour, le gouvernement du Québec a confirmé son appui au projet, mais nous sommes toujours en discussion avec le gouvernement fédéral afin qu'il confirme sa participation financière, sachant que celui-ci a déjà énoncé à plusieurs occasions qu'il soutenait ce projet. La STO poursuit son travail pour assurer le financement à 100 % des dépenses admissibles avec les autres paliers gouvernementaux.

Quels seront les coûts annuels pour la Ville de Gatineau pour supporter et entretenir le tramway une fois construit?

Ce type de projet est généralement financé. Dans ce cas-ci, les fonds proviendront principalement de subventions du gouvernement du Québec, du gouvernement fédéral (par le biais de programmes de subventions administrées par le gouvernement du Québec) et de la Ville de Gatineau. L'impact précis sur les taxes municipales n'est pas encore connu, mais sera étudié lors des phases ultérieures de l'avant-projet (phase de planification).