

Société de transport de l'Outaouais

Note technique – Consultations publiques (juin 2023)

Étude d'opportunité
Prolongement du Rapibus vers le boul. de l'Aéroport

N° DS2022-067-03



Numéro de projet CIMA+ : M06843A
16 octobre 2023 – Révision 03


Société de transport de l'Outaouais

Note technique – Consultations publiques (juin 2023)

Étude d'opportunité
Prolongement du Rapibus vers le boul. de l'Aéroport

No DS2022-067-03

Préparé par :



Alex Savard-Fortier, CPI
No de membre O.I.Q. : 6053374

Vérifié par :

Eric Séguin, ing.,RSP
No de membre O.I.Q. : 5058700



900–740, rue Notre-Dame Ouest
Montréal QC H3C 3X6 CANADA

Numéro de projet CIMA+ : M06843A
16 octobre 2023 – Révision 03

Tableau des ressources impliquées

En plus des signataires du présent rapport, les personnes suivantes ont également participé à l'étude et la rédaction du rapport en tant qu'experts techniques au sein de l'équipe de projet :

| Nom | Discipline |
|-------------------------------|---------------------|
| Vincent Ermatinger, ing. | Directeur de projet |
| Antoine Gerson, ing., M.Sc.A. | Chargé de projet |
| Maryse Poirier, tech. | Graphismes |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

| Registre des révisions et émissions | | | |
|-------------------------------------|------------|------------|---|
| N° de révision | Révisé par | Date | Description de la modification et/ou de l'émission |
| 1.0 | ES | 2023-06-12 | Consultation de juin 2023 – Émission 01 (pour commentaires) |
| 2.0 | ES | 2023-09-21 | Consultation de juin 2023 – Émission 02 |
| 3.0 | ES | 2023-10-16 | Consultation de juin 2023 – Émission 03 – version finale |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Table des matières

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Mise en contexte | 1 |
| 1.1 | Rappel de la nature du projet..... | 1 |
| 1.2 | Les activités de consultation prévues | 1 |
| 2 | Activité de consultation 2 – Questionnaire en ligne juin 2023 | 1 |
| 2.1 | La consultation publique en ligne..... | 1 |
| 2.2 | Questionnaire..... | 3 |
| 2.3 | Participation | 3 |
| 2.4 | Profil des répondants | 3 |
| 2.4.1 | Secteur de résidence | 4 |
| 2.4.2 | Occupation | 7 |
| 2.4.3 | Lieu de travail ou d'étude | 8 |
| 2.4.4 | Fréquentation du lieu de travail / d'étude | 9 |
| 2.4.5 | Modes de déplacement..... | 9 |
| 2.4.6 | Perception générale du projet..... | 10 |
| 3 | Analyses des scénarios | 12 |
| 3.1 | Scénario statu quo amélioré | 12 |
| 3.1.2 | Scénario A - corridor ferroviaire | 14 |
| 3.1.3 | Scénario B – Lorrain / Maloney..... | 18 |
| 3.2 | Variante de prolongement vers l'autoroute 50 | 20 |
| 3.2.1 | Appréciation | 20 |
| 3.3 | Commentaires généraux..... | 22 |
| 3.4 | Synthèse | 23 |

Liste des figures

| | | |
|---------------|--|----|
| Figure 2.1 : | Secteurs visés par l'envoi postal | 2 |
| Figure 2.2 : | Visuel de la campagne de communication invitant les résidents à participer à la consultation publique en ligne..... | 2 |
| Figure 2.3 : | Secteurs de subdivision du territoire (Enquête OD 2011) pour l'analyse des lieux de résidence des répondants | 4 |
| Figure 2.4 : | Localisation des résidences des répondants à la consultation publique de juin 2023 | 6 |
| Figure 2.5 : | Occupation principale des répondants | 7 |
| Figure 2.6 : | Limite des communautés de la zone d'intervention | 8 |
| Figure 2.7 : | Lieu de travail ou d'étude des répondants..... | 8 |
| Figure 2.8 : | Fréquentation du lieu de travail ou d'étude | 9 |
| Figure 2.9 : | Fréquence d'utilisation des différents modes de transport (tous motifs) | 9 |
| Figure 2.10 : | Perception générale du projet | 10 |
| Figure 3.1 : | Refonte du réseau TC - Scénario statu quo amélioré | 12 |
| Figure 3.2 : | Adéquation de l'offre de transport pour répondre aux besoins des répondants à court et à moyen terme (5 à 10 ans) de la zone d'intervention..... | 13 |
| Figure 3.3 : | Appréciation du scénario statu quo amélioré | 13 |
| Figure 3.4 : | Refonte du réseau TC - Scénarios A1 et A2 | 15 |
| Figure 3.5 : | Coupe type de l'emprise ferroviaire - Scénario A1 | 15 |
| Figure 3.6 : | Appréciation du scénario A1 (sans déplacement de la voie ferrée) | 16 |
| Figure 3.7 : | Coupe type de l'emprise ferroviaire - Scénario A2 | 17 |
| Figure 3.8 : | Appréciation du scénario A2 (avec déplacement de la voie ferrée) | 17 |
| Figure 3.9 : | Refonte du réseau TC - Scénario B | 18 |
| Figure 3.10 : | Coupe type du boulevard Lorrain - Scénario B..... | 19 |
| Figure 3.11 : | Coupe type du boulevard Maloney Est - Scénario B..... | 19 |
| Figure 3.12 : | Appréciation du scénario B (Lorrain / Maloney)..... | 19 |
| Figure 3.13 : | Appréciation des participants pour les trois variantes de prolongement vers l'A-50 | 21 |

Liste des tableaux

| | | |
|---------------|---|----|
| Tableau 2.1 : | Taux de réponse aux différentes thématiques | 3 |
| Tableau 2.2 : | Description des participants | 3 |
| Tableau 2.3 : | Provenance des répondants | 5 |
| Tableau 2.4 : | Taux d'emploi des communautés de la zone d'intervention | 7 |
| Tableau 3.1 : | Synthèse des notes d'appréciation des scénarios et options de prolongement à l'étude. | 23 |

Liste des annexes

Annexe J.1 – Questionnaire

Annexe J.2 – Compilation des réponses des sections « autre » et des précisions apportées par les répondants

Lexique des abréviations et des acronymes

| ACRONYME | DÉFINITION |
|------------|-------------------------------------|
| A-XXX | Autoroute XXX (autoroute 15->A-15) |
| Enquête OD | Enquête Origine-Destination |
| STO | Société de transport de l'Outaouais |
| TC | Transport collectif |

1 Mise en contexte

1.1 Rappel de la nature du projet

La STO planifie un second prolongement du Rapibus vers l'est jusqu'au boulevard de l'Aéroport. Pour ce faire, la STO a mandaté la firme CIMA+ dans l'optique de réaliser une étude d'opportunité du prolongement du Rapibus, entre le boulevard Lorrain et le boulevard de l'Aéroport. À terme, la STO souhaite déposer un Dossier de planification (DP) en vue d'obtenir les approbations et le financement nécessaire pour la conception et la réalisation de la troisième phase du projet Rapibus.

Parmi les attentes de la STO au sujet du prolongement du Rapibus se trouve l'acceptabilité sociale du projet. Ainsi, le prolongement du Rapibus doit être en harmonie avec les appréhensions et avis des acteurs et citoyens locaux. Le recueil des commentaires de la population et des groupements cibles sur les situations problématiques actuelles en matière de déplacements ainsi que leurs souhaits pour le projet passe nécessairement par un processus de consultation.

1.2 Les activités de consultation prévues

Pour le volet de consultation publique, deux activités sont prévues :

- + Recueil auprès des populations et groupements cibles de leurs commentaires sur les situations problématiques actuelles et leurs souhaits pour le projet. Cette première activité a été réalisée sous forme d'un questionnaire en ligne à la fin de 2022 (activité complétée);
- + Présentation des solutions potentielles afin de recueillir les commentaires des populations et groupes cibles pour en alimenter l'évaluation. Cette seconde activité, sous forme de questionnaire en ligne, a eu lieu au printemps 2023.

Cette note technique présente un sommaire de la seconde activité réalisée en juin 2023.

2 Activité de consultation 2 – Questionnaire en ligne juin 2023

2.1 La consultation publique en ligne

Dans le but d'étendre la consultation publique à un maximum de personnes et de mousser la participation citoyenne, un questionnaire a été rédigé par CIMA+ et mis en ligne sur le site Web de la STO, et ce, entre le 5 et le 23 juin 2023. Une campagne de communication ciblée, incluant des publicités dans les journaux, des messages à la radio et des publications commanditées sur les réseaux sociaux, a permis d'inviter la population de Gatineau à participer à la consultation publique. De plus, afin de rejoindre le plus de citoyens possible, un envoi postal a été effectué dans plus de 9 000 foyers environnants au projet, incluant l'ensemble des adresses de la zone d'intervention, dont 303 entreprises, correspondant à certaines parties des aires des codes postaux J8P et J8R, tel qu'illustré à la figure 2.1. Plusieurs organismes et regroupements, tels que les écoles du secteur, les gens d'affaires et les organismes communautaires, ont également été ciblés directement afin de s'assurer qu'ils reçoivent l'information et les inviter à répondre.

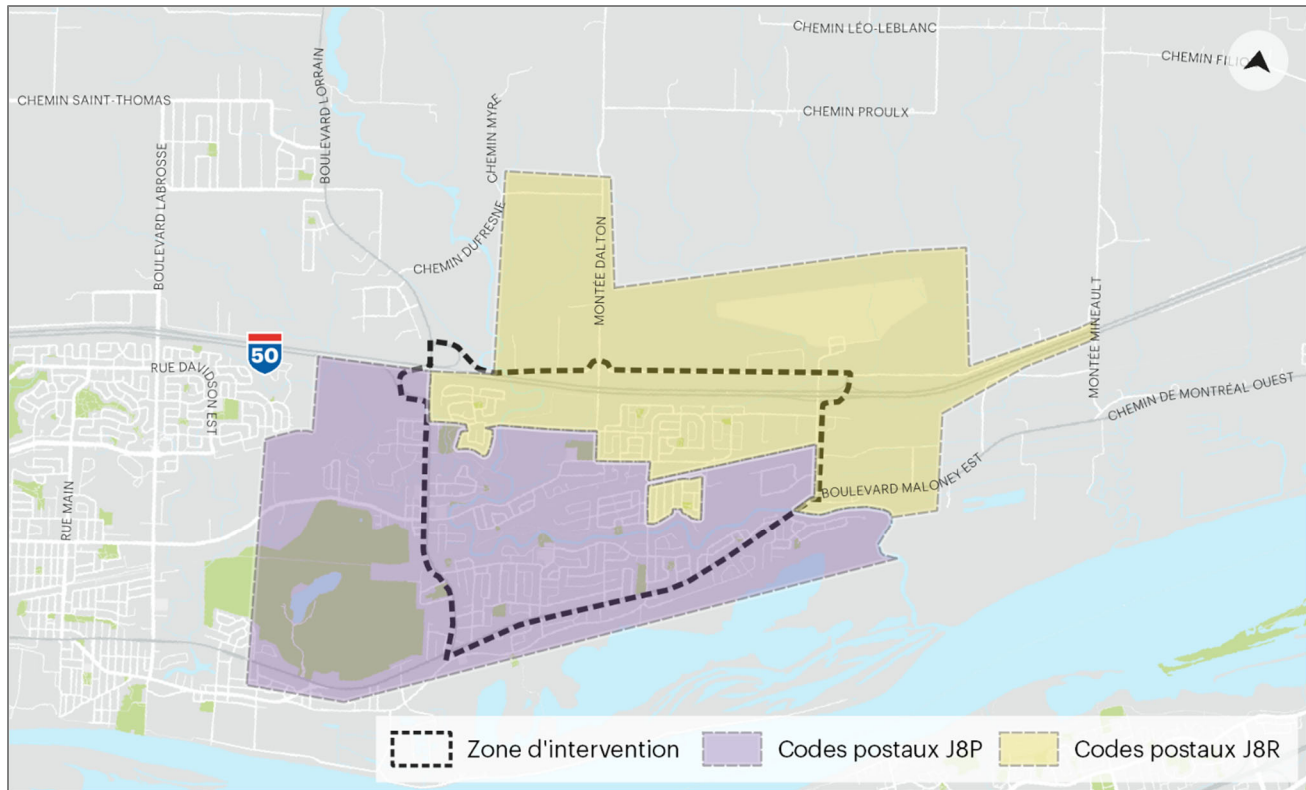


Figure 2.1 : Secteurs visés par l'envoi postal

A graphic for a communication campaign. On the left, it says 'Jusqu'au 23 juin 2023' and 'Prononcez-vous sur votre scénario préféré!' in large blue letters. Below this is the 'PROLONGEMENT DU RAPIBUS' logo, which features a stylized 'R' with a green arrow pointing right. On the right side, there is a vertical line representing a bus route with three stations: 'STATION LAC-BEAUCHAMP' at the top, 'STATION LORRAIN' in the middle, and 'STATION DE L'AÉROPORT' at the bottom. At the bottom of the graphic, there is a dark grey bar with the URL 'sto.ca/consultation' and a blue bar with the slogan 'Un pas de plus vers l'est' and the STO logo with the tagline 'L'avenir en commun'.

Figure 2.2 : Visuel de la campagne de communication invitant les résidents à participer à la consultation publique en ligne
Source : site de la STO¹

¹ http://www.sto.ca/index.php?id=87&L=fr&tx_ttnews%5BbackPid%5D=2&tx_ttnews%5Btt_news%5D=40328&cHash=c4cb774b8aaa2660a4c9091316fcf520

2.2 Questionnaire

En premier lieu, le questionnaire abordait les scénarios envisagés pour le prolongement du Rapibus. Les détails des mesures de mise en œuvre des scénarios, notamment le tracé du prolongement, la localisation des stations envisagées, la refonte des lignes d'autobus locales et une coupe type des aménagements proposés étaient présentés sous forme de figures à l'intérieur du questionnaire. Pour chacun des scénarios, les répondants étaient invités à partager leurs préférences. Enfin, des questions permettant d'établir le profil des répondants étaient posées.

Une copie du questionnaire peut être consultée à l'annexe J.1.

2.3 Participation

Après la période de trois semaines, 760 réponses ont été enregistrées. Toutefois, il convient de souligner que 60 questionnaires étaient vides, sans aucune réponse, et que 98 participants n'ont répondu qu'à une seule question. Le taux de réponse aux différentes thématiques diffère également d'une question à l'autre et baisse au fur et à mesure de l'avancement du questionnaire. Un total de 72 % des participants a répondu à l'ensemble des questions, ce qui permet de dégager des constats statistiquement probants.

Tableau 2.1 : Taux de réponse aux différentes thématiques

| Objet de la question | Nombre de réponses reçues | Taux de réponse |
|--|---------------------------|-----------------|
| Avis Général sur le projet | 700 | 92 % |
| Scénario statu quo amélioré | 602 | 79 % |
| Scénario A1 | 574 | 76 % |
| Scénario A2 | 558 | 73 % |
| Scénario B | 554 | 73 % |
| Pas de prolongement jusqu'à l'A50 | 550 | 72 % |
| Prolongement jusqu'à A-50 en voies banales | 548 | 72 % |
| Prolongement jusqu'à A-50 en voies réservées | 545 | 72 % |

Le temps médian de réponse au questionnaire est d'environ sept (7) minutes.

2.4 Profil des répondants

Cette section brosse le portrait des répondants au questionnaire. L'objectif ici est de vérifier si le profil des répondants est cohérent avec le profil de la population générale à Gatineau et de valider la fiabilité du questionnaire.

Le tableau 2.2 présente le titre auquel les participants se sont identifiés pour répondre au questionnaire

Tableau 2.2 : Description des participants

| Réponse à titre de : | Nombre de participants |
|-----------------------------------|------------------------|
| Citoyen(ne) | 496 |
| Représentant d'une entreprise | 17 |
| Entreprise située dans l'Aéroparc | 15 |
| Entreprise lieu non précisé | 2 |
| Représentant d'un organisme | 5 |

| Réponse à titre de : | Nombre de participants |
|---|------------------------|
| Organisme associé à l'Aéroport | 2 |
| Autre organisme | 3 |
| Élu(e) (Municipale, provincial ou fédérale) | 1 |
| Non-réponse | 241 |
| Total | 760 |

La plupart des participants ont répondu à titre de citoyen. Toutefois, quelques entreprises de l'Aéroparc ont également participé à la consultation.

2.4.1 Secteur de résidence

Le secteur de résidence des répondants a été déterminé à partir du code postal de ces derniers. De plus, les secteurs de la ville de Gatineau et des villes limitrophes ont été répartis de manière similaire à la subdivision de l'Enquête OD de 2011. La figure 2.3 illustre les secteurs de subdivision.

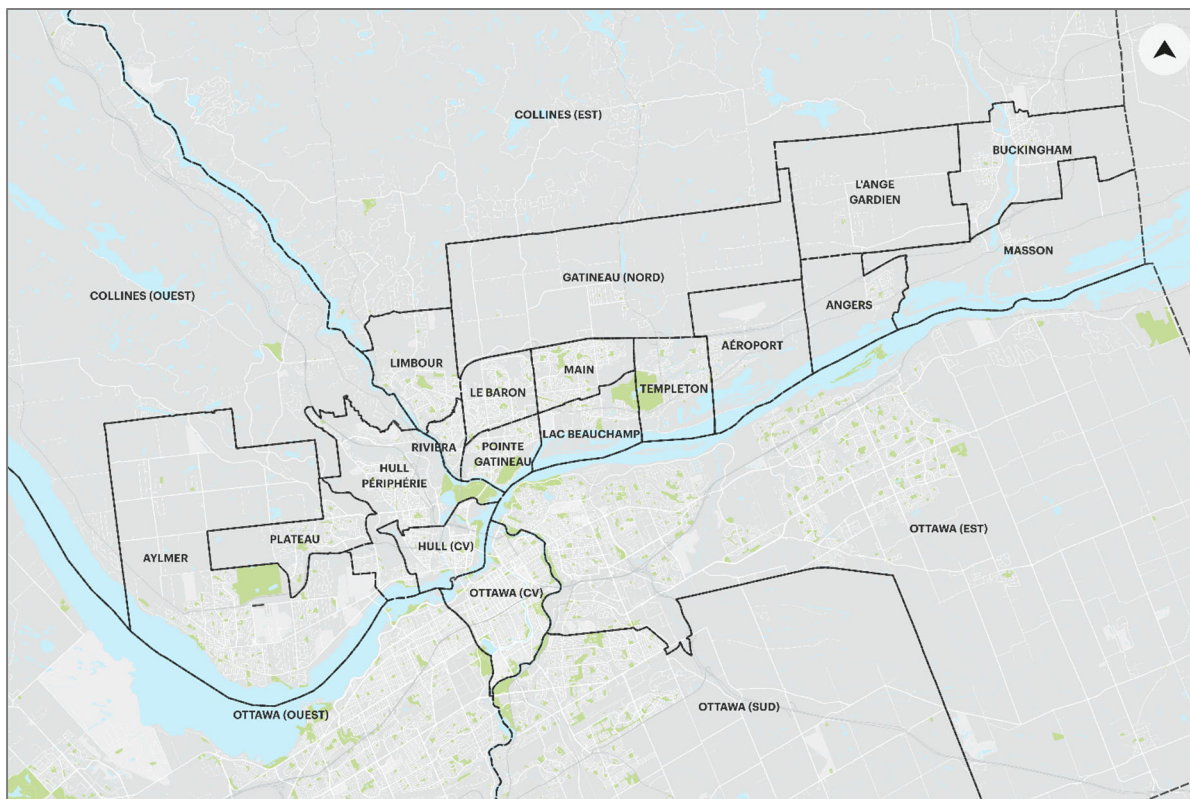


Figure 2.3 : Secteurs de subdivision du territoire (Enquête OD 2011) pour l'analyse des lieux de résidence des répondants

Le traitement des données, tel que rapporté au tableau 2.3, montre que les répondants proviennent en majorité des secteurs dans lesquels se trouve la zone d'intervention (les secteurs de l'Aéroport et Templeton).

Tableau 2.3 : Provenance des répondants



| Secteur | % |
|-------------------|---------------|
| Templeton | 25,2 % |
| Aéroport | 20,4 % |
| Buckingham | 9,2 % |
| Angers | 6,5 % |
| Main | 4,8 % |
| Gatineau (Nord) | 5,2 % |
| Hull (Périphérie) | 4,2 % |
| Lac Beauchamp | 3,5 % |
| Hull (CV) | 2,5 % |
| Plateau | 2,1 % |
| Collines (EST) | 2,5 % |
| L'Ange-Gardien | 2,3 % |
| Limbour | 1,9 % |
| Le Baron | 1,5 % |
| Aylmer | 1,2 % |
| Autres secteurs | 7,0 % |

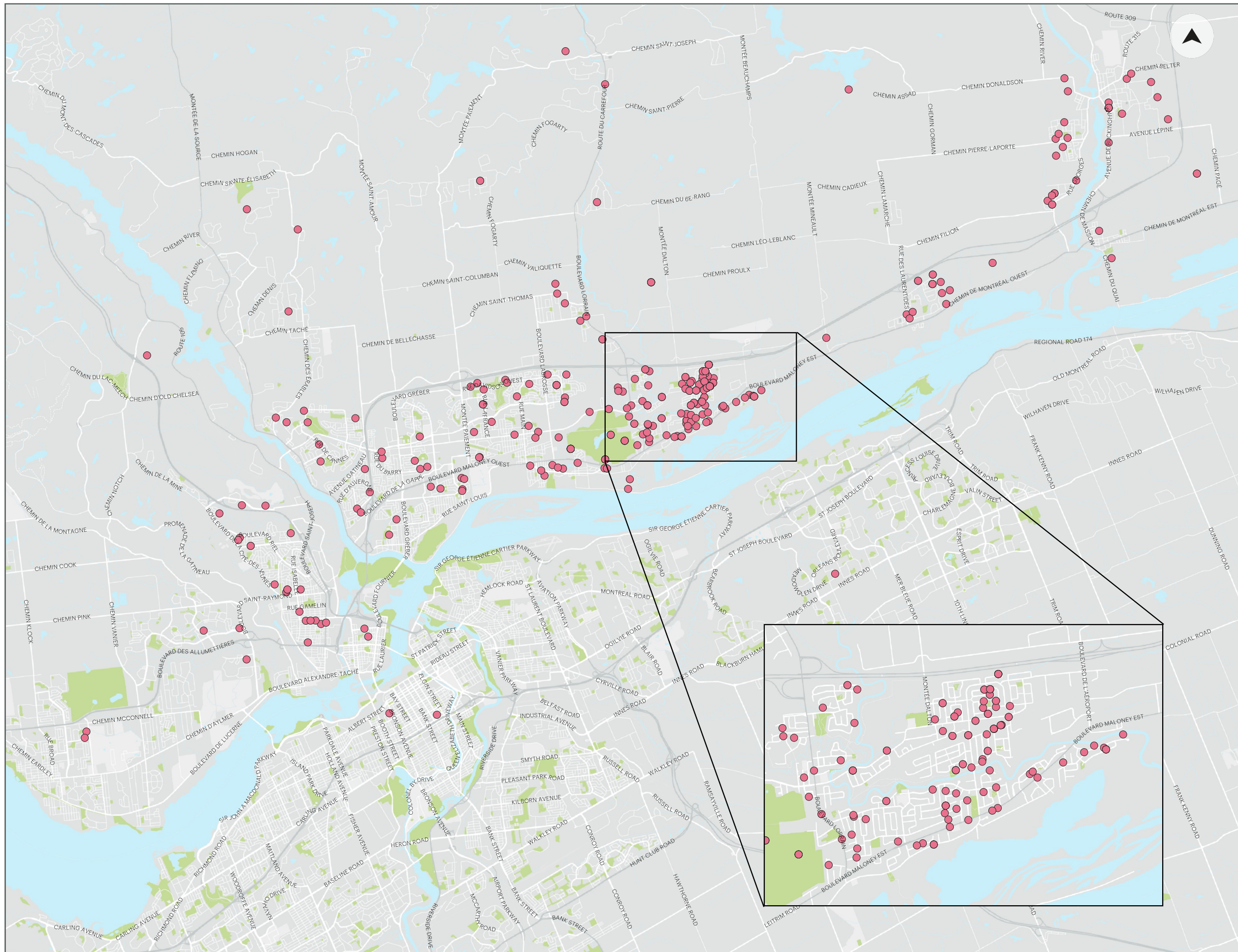
En comparaison avec les résultats de la première consultation effectuée en décembre 2022, on observe une baisse considérable du pourcentage de participants issus des secteurs de l'Aéroport et de Templeton qui font partie de la zone d'intervention. Ce pourcentage est passé de 73 % à 45 %. Cependant, on constate une augmentation du nombre de résidents provenant des secteurs de Buckingham et d'Angers, représentant respectivement 9 % et 7 % des participants, comparé à 5 % et 2 % précédemment.

La figure 2.4 illustre le lieu de résidence des répondants à la consultation. Environ 67 % des répondants ont accepté de dévoiler le code postal de leur lieu de résidence.

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ
 PROLONGEMENT DU RAPIBUS VERS LE
 BOULEVARD DE L'AÉROPORT
 GATINEAU

LÉGENDE

-  Zone d'intervention
-  Lieu de résidence des répondants*



LOCALISATION DES RÉSIDENCES DES
 RÉPONDANTS À LA CONSULTATION
 PUBLIQUE
 DE JUIN 2023

Représente environ 67% des répondants ayant accepté de dévoiler le code de postal du lieu de résidence

FIGURE 2.4

* Douze (12) répondant se trouve à l'extérieur de cette zone

2.4.2 Occupation

La figure 2.5 présente le portrait de l'occupation principale des répondants.

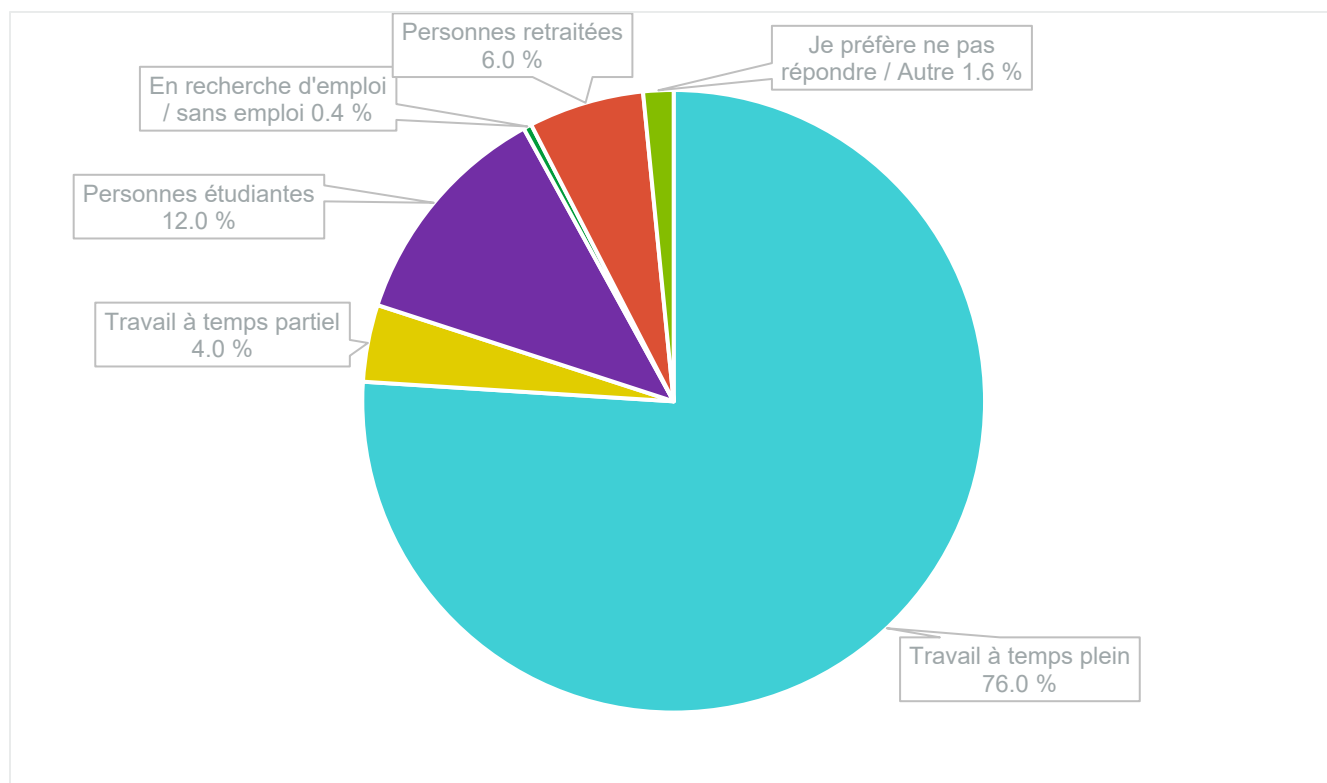


Figure 2.5 : Occupation principale des répondants

La majorité des répondants (76 %) sont des personnes travaillant à temps plein, ce qui est légèrement supérieur aux données du recensement de la population de 2021 de Statistique Canada. À titre comparatif, le tableau 2.4 présente les données de Statistique Canada (2021) des communautés de la zone d'intervention.

Tableau 2.4 Taux d'emploi des communautés de la zone d'intervention

Source : Statistique Canada, Recensement de la population de 2021, Traitement par CIMA+, 2022

| Communauté | Taux d'emploi |
|--|---------------|
| Rivière-Blanche / Sainte-Maria-Goretti | 67 % |
| Sainte-Rose / Bois-Joli | 73 % |
| Templeton | 55 % |
| Répondants au questionnaire | 76 % |

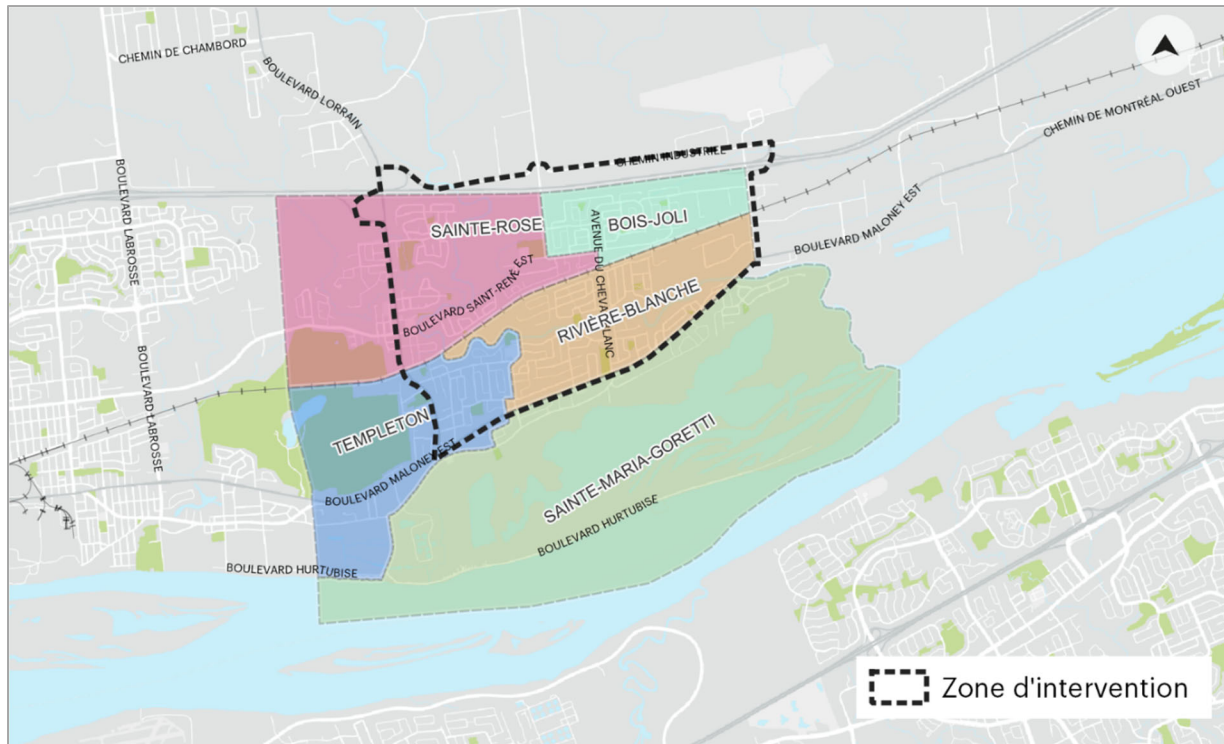


Figure 2.6 : Limite des communautés de la zone d'intervention

2.4.3 Lieu de travail ou d'étude

La figure 2.7 présente le lieu de travail ou d'étude des répondants.

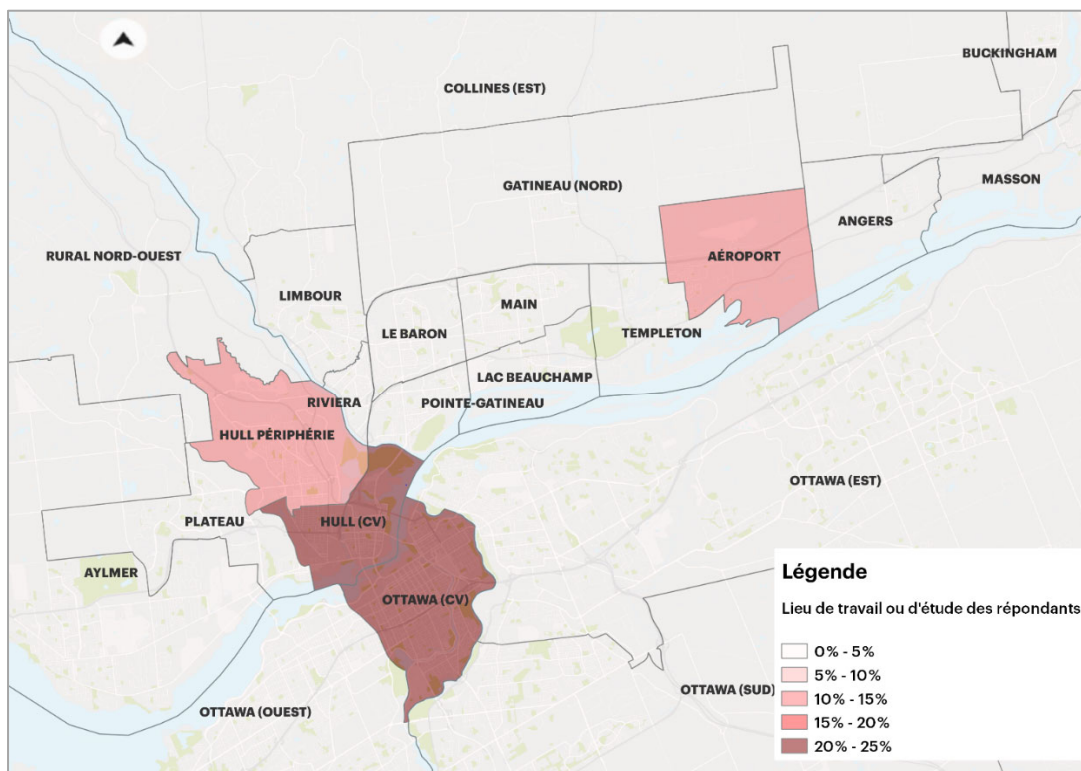


Figure 2.7 Lieu de travail ou d'étude des répondants

- + Un peu moins que le quart (24 %) des répondants travaille ou étudie au centre-ville d’Ottawa;
- + Un peu plus de 20 % des répondants travaillent ou étudient au centre-ville de Gatineau;
- + 15 % des répondants travaillent ou étudient dans les secteurs Aéroport/Templeton;

2.4.4 Fréquentation du lieu de travail / d’étude

La figure 2.8 présente la forme d’organisation de travail ou d’étude pratiquée par les répondants.

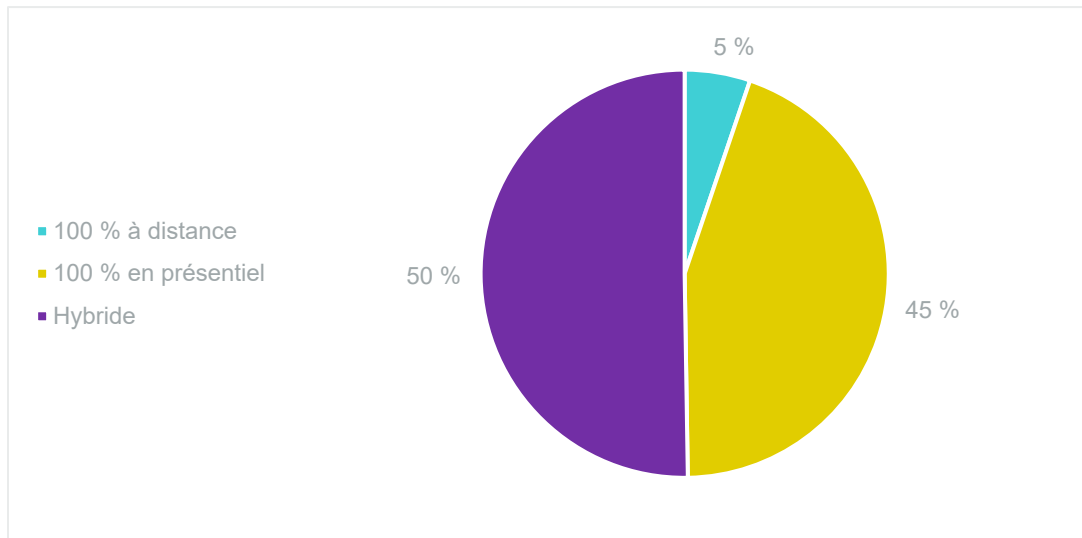


Figure 2.8 : Fréquentation du lieu de travail ou d’étude

On constate qu’un peu moins de la moitié des répondants se déplacent tous les jours pour se rendre au travail ou au lieu d’étude. Les répondants qui n’ont pas à se déplacer pour leur activité principale représentent seulement 5 % de ces derniers, ce qui fait que 95 % des répondants se déplacent pour vaquer à leurs occupations principales au moins une fois par semaine.

2.4.5 Modes de déplacement

La figure suivante présente la fréquence d’utilisation des différents modes de transport des répondants.

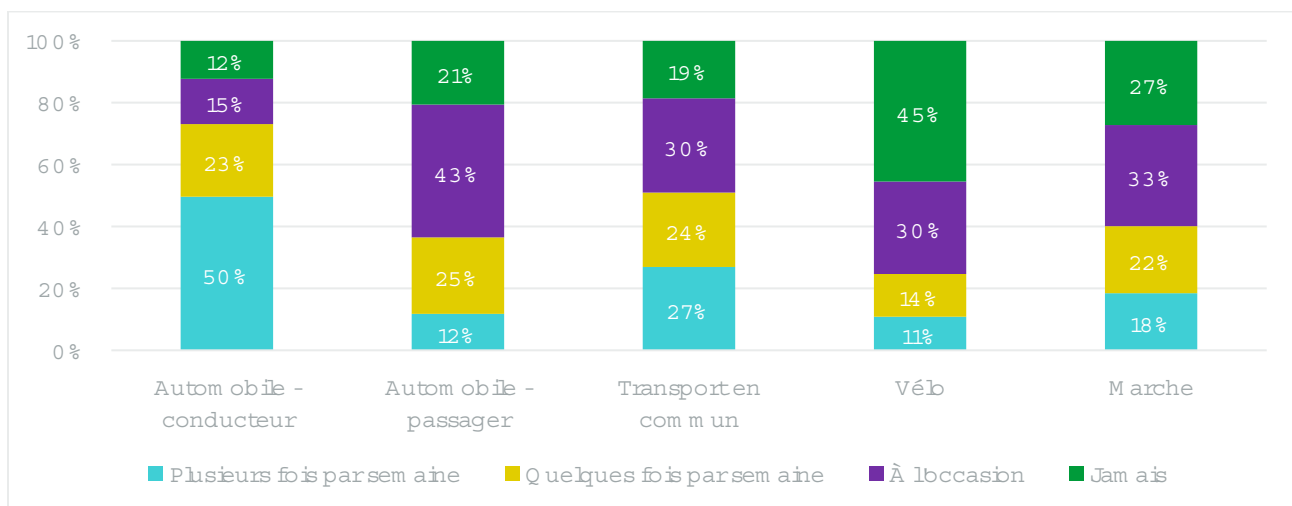


Figure 2.9 : Fréquence d’utilisation des différents modes de transport (tous motifs)

Les résultats indiquent que la voiture (auto-conducteur) est le mode le plus couramment utilisé par les répondants. Environ 27 % des répondants utilisent le transport en commun plusieurs fois par semaine, tandis que moins de 20 % ne l'utilisent jamais. En ce qui concerne le vélo, il est le mode de transport le moins utilisé, avec environ 75 % des répondants ne l'utilisant jamais ou seulement occasionnellement.

2.4.6 Perception générale du projet

Les répondants ont été interrogés sur leur perception générale du projet de prolongement du Rapibus. La figure 2.10 présente les résultats.

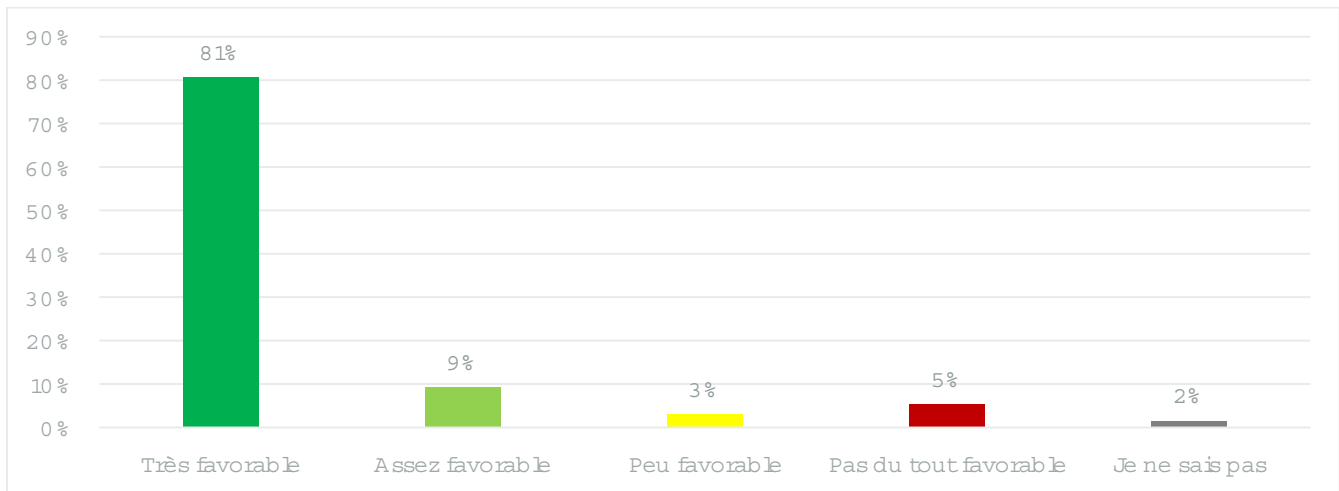


Figure 2.10 Perception générale du projet

Ainsi, une part très importante (**90 %**) des répondants est assez voire très favorable au projet. À l'inverse, le taux de désapprobation est plutôt faible (5 %). Il est donc possible d'affirmer d'emblée que le projet est perçu de manière positive par les répondants. Ces résultats sont cohérents avec la perception générale du projet obtenue lors de la première consultation publique effectuée en décembre 2022, où 91 % des répondants se montraient assez ou très favorables au projet.

Les participants avaient la possibilité d'expliquer leur niveau d'appréciation, les principaux éléments favorables au projet abordé sont les suivants :

- + De manière générale, le prolongement permettra de faciliter les déplacements quotidiens (57 commentaires);
- + Le projet offrira une meilleure accessibilité au réseau de transport en commun (173 commentaires) :
 - Amélioration de l'accessibilité de l'Aéroparc de Gatineau et de l'aéroport grâce à un service de transport en commun plus direct (81 commentaires);
 - Réduction des trajets en voiture pour les populations des secteurs de Buckingham et de Masson-Anger (21 commentaires);
 - Amélioration de l'accessibilité et la commodité du transport en commun dans l'est de Gatineau, notamment pour les résidents du quartier Cheval-Blanc (37 commentaires);
 - Perception du service Rapibus comme étant un service de transport efficace (22 commentaires);

- Amélioration de la connectivité entre les quartiers de l'est de Gatineau et les principaux centres urbains, en offrant des trajets plus rapides et plus directs pour les déplacements quotidiens (12 commentaires);
- + Le projet permettra de réduire la dépendance à l'automobile en offrant une alternative de transport efficace (29 commentaires);
- + Le projet est perçu comme une solution aux problématiques de congestion routière et permettra d'améliorer la fluidité des déplacements dans le secteur, notamment sur le boulevard Maloney (16 commentaires);
- + Amélioration de l'égalité sociale en offrant une alternative de transport aux usagers de la route non motorisés, aux personnes étudiantes, aux personnes âgées et aux gens dont la mobilité est réduite (9 commentaires);
- + Le projet est nécessaire pour accompagner la croissance démographique (11 commentaires) et permettra de contribuer au développement économique, notamment en facilitant l'accès aux travailleurs du secteur industriel (8 commentaires).

Parmi les commentaires non favorables au projet, on retrouve notamment :

- + Préoccupations concernant les impacts sur la quiétude du quartier, la préservation de la nature environnante, les coûts associés au projet et la possibilité d'expropriation (15 commentaires);
- + Critiques sur le système de transport en commun existant et appel à l'amélioration de celui-ci avant toute expansion (7 commentaires);
- + Perception du projet comme étant non nécessaire, notamment en raison du télétravail, l'utilisation réduite du transport en commun et la faible population résident dans la zone d'intervention (9 commentaires);
- + Considère que l'autobus n'est pas le mode à privilégier (2 commentaires).

3 Analyses des scénarios

Les répondants ont été consultés sur les différents scénarios envisagés pour le prolongement du Rapibus. Au total, trois options de tracés ont été présentées : un scénario statu quo amélioré, un tracé dans le corridor ferroviaire avec deux variantes, l’une incluant le déplacement de la voie ferrée et l’autre sans le déplacement de la voie ferrée, ainsi qu’un tracé en voie réservée de type SRB le long du boulevard Lorrain et du boulevard Maloney. Pour chaque scénario, les participants étaient invités à donner une évaluation sur une échelle d’un (1) à dix (10), où un (1) représente une mauvaise idée et dix (10) correspond à une excellente idée. De plus, ils étaient encouragés à partager leurs suggestions et leurs recommandations spécifiques pour chaque scénario à travers des questions ouvertes.

3.1 Scénario statu quo amélioré

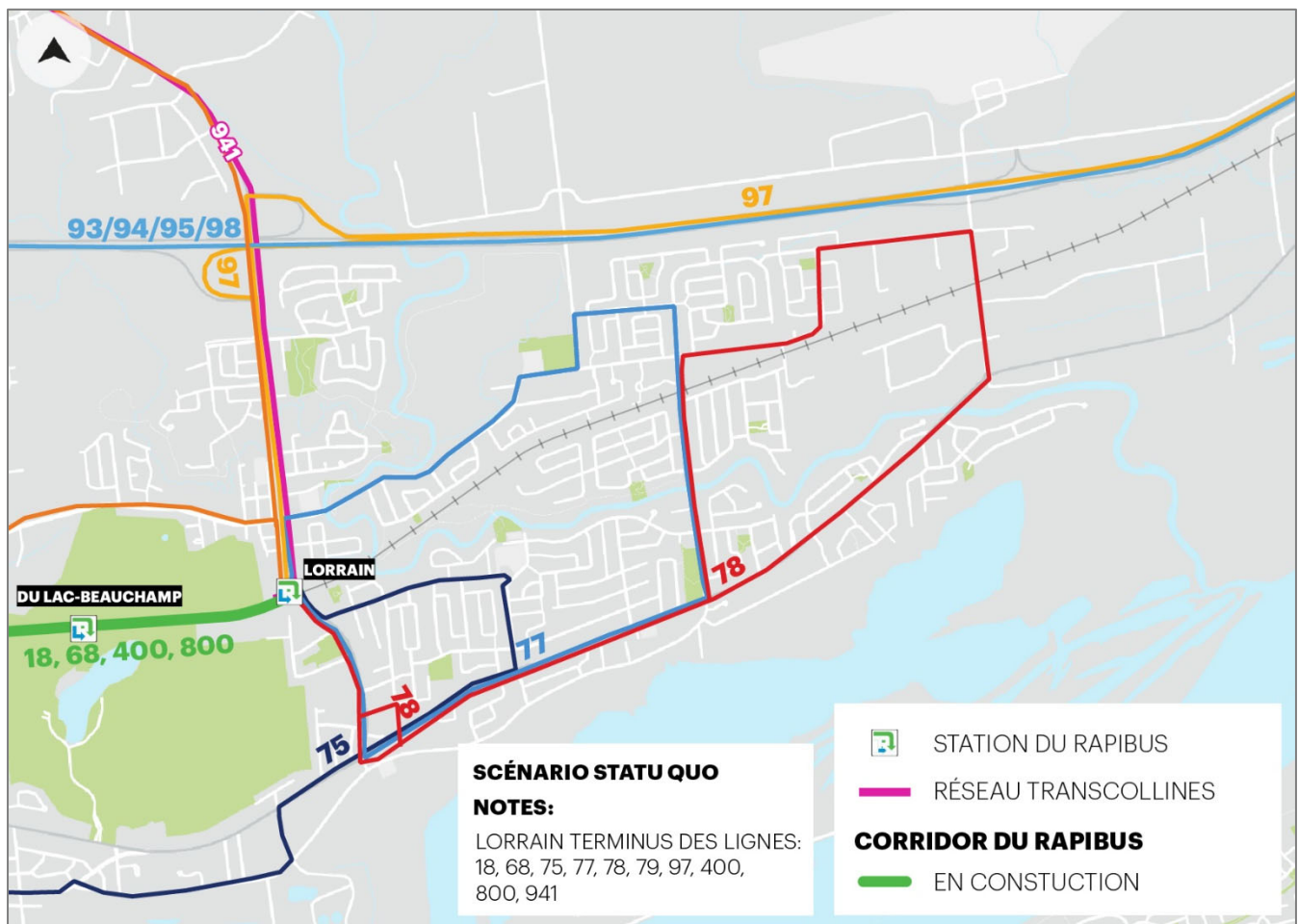


Figure 3.1 : Refonte du réseau TC - Scénario statu quo amélioré

D’abord, les participants ont été consultés sur l’adéquation de l’offre en transport pour répondre à leurs besoins à court et à moyen terme (horizon de 5 à 10 ans) de la zone d’intervention. La figure suivante présente les résultats.

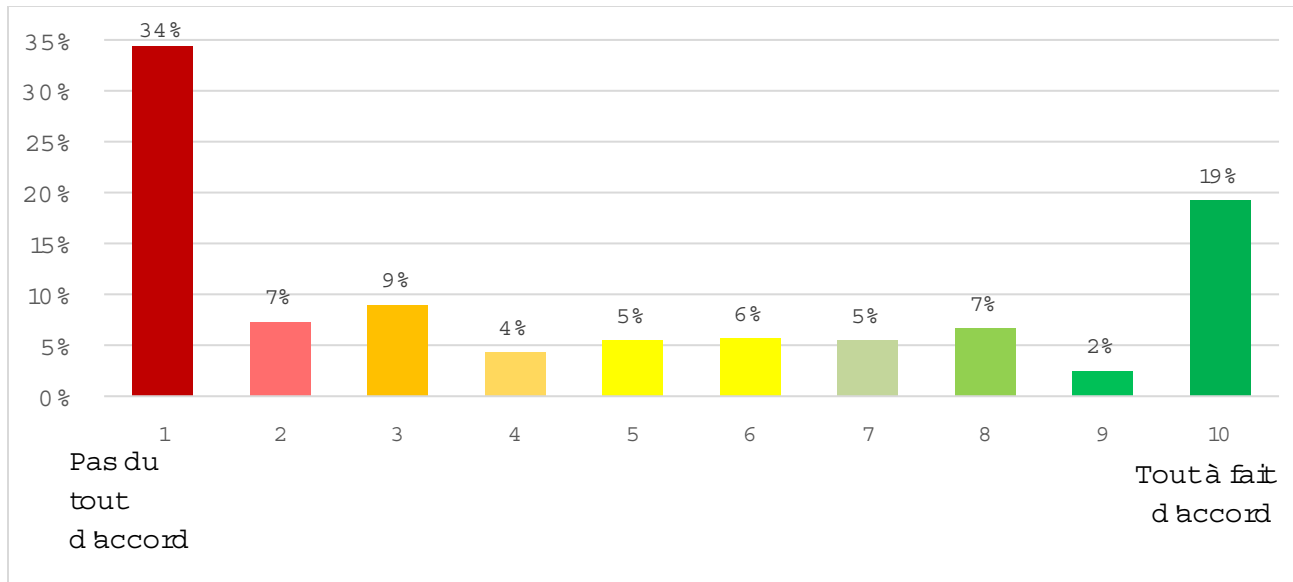


Figure 3.2 : Adéquation de l’offre de transport pour répondre aux besoins des répondants à court et à moyen terme (5 à 10 ans) de la zone d’intervention

Les résultats montrent que **plus du tiers des répondants (34 %) considère que l’offre de transport en commun actuelle ne répondra pas du tout (évaluation de 1) à leurs besoins à court et à moyen terme.**

Ensuite, les participants ont été interrogés sur leur appréciation d’un scénario statu quo amélioré, dans lequel le terminus des lignes 400 et 800 du Rapibus serait déplacé de la station Lorrain vers le boulevard de l’Aéroport, en empruntant les voies banales (voies ouvertes à tous les véhicules) sur les axes du boulevard Lorrain et du boulevard Maloney. Les résultats sont présentés à la figure suivante.

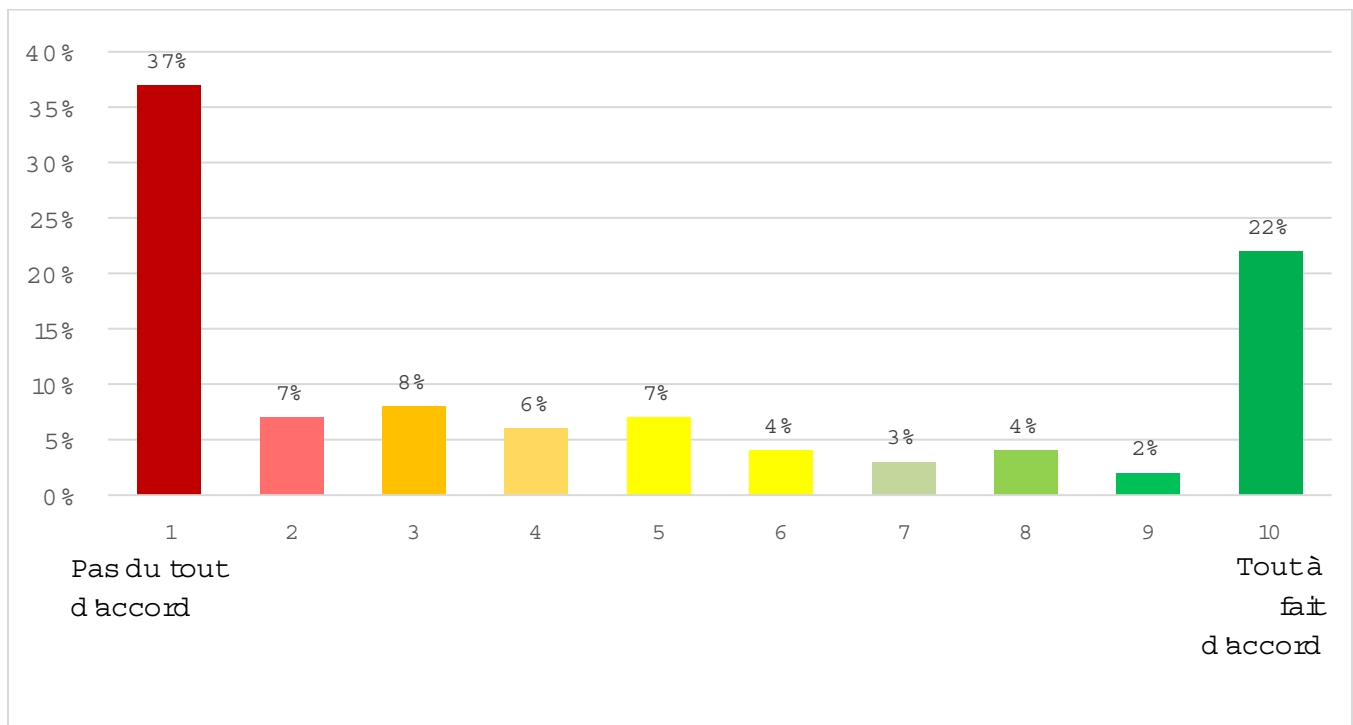


Figure 3.3 : Appréciation du scénario statu quo amélioré

Il ressort des résultats que plus de la majorité des participants, soit **58 %**, a **attribué une note inférieure à 5**, ce qui témoigne d'une faible appréciation pour le scénario statu quo amélioré. En revanche, près du tiers des participants (31 %) a attribué une note supérieure à 6.

3.1.1.1 Proposition de mesures ponctuelles

Le répondant avait la possibilité de proposer des mesures ponctuelles, qui pourraient être aménagées sur le réseau routier du secteur, afin de faciliter la circulation des autobus locaux. Les mesures proposées sont les suivantes :

- + Voies réservées pour les autobus : 34 commentaires concernent l'ajout de voies réservées pour les autobus;
- + Site propre : 19 commentaires suggèrent le prolongement du Rapibus en site propre;
- + Fréquences des autobus : 13 participants suggèrent d'augmenter la fréquence de passage de certains autobus;
- + Mode de gestion de la circulation : 4 commentaires proposent l'ajout de feux pour les autobus;
- + Réseau routier :
 - Élargissement des voies routières, notamment le boulevard Maloney (7 commentaires) ;
 - Boulevard Lorrain et le boulevard Saint-René inadaptés pour le transport en commun (5 commentaires);
 - Certains participants estiment que le réseau routier est déjà congestionné et saturé, et l'ajout d'autobus ne ferait qu'empirer la situation (11 commentaires) ;
 - Rendre les axes rue Atmec (1 commentaire) et boulevard Maloney (1 commentaire) plus conviviaux aux modes actifs;
- + Implanter des infrastructures pour les modes actifs (3 commentaires);
- + Implanter un mode autre que l'autobus (2 commentaires);
- + Perception du scénario statu quo amélioré uniquement comme une solution à court terme (2 commentaires).

3.1.2 Scénario A - corridor ferroviaire

Les répondants ont été questionnés sur deux scénarios situés dans le corridor ferroviaire, soit un scénario sans déplacement de la voie ferrée et un scénario impliquant le déplacement de la voie ferrée.

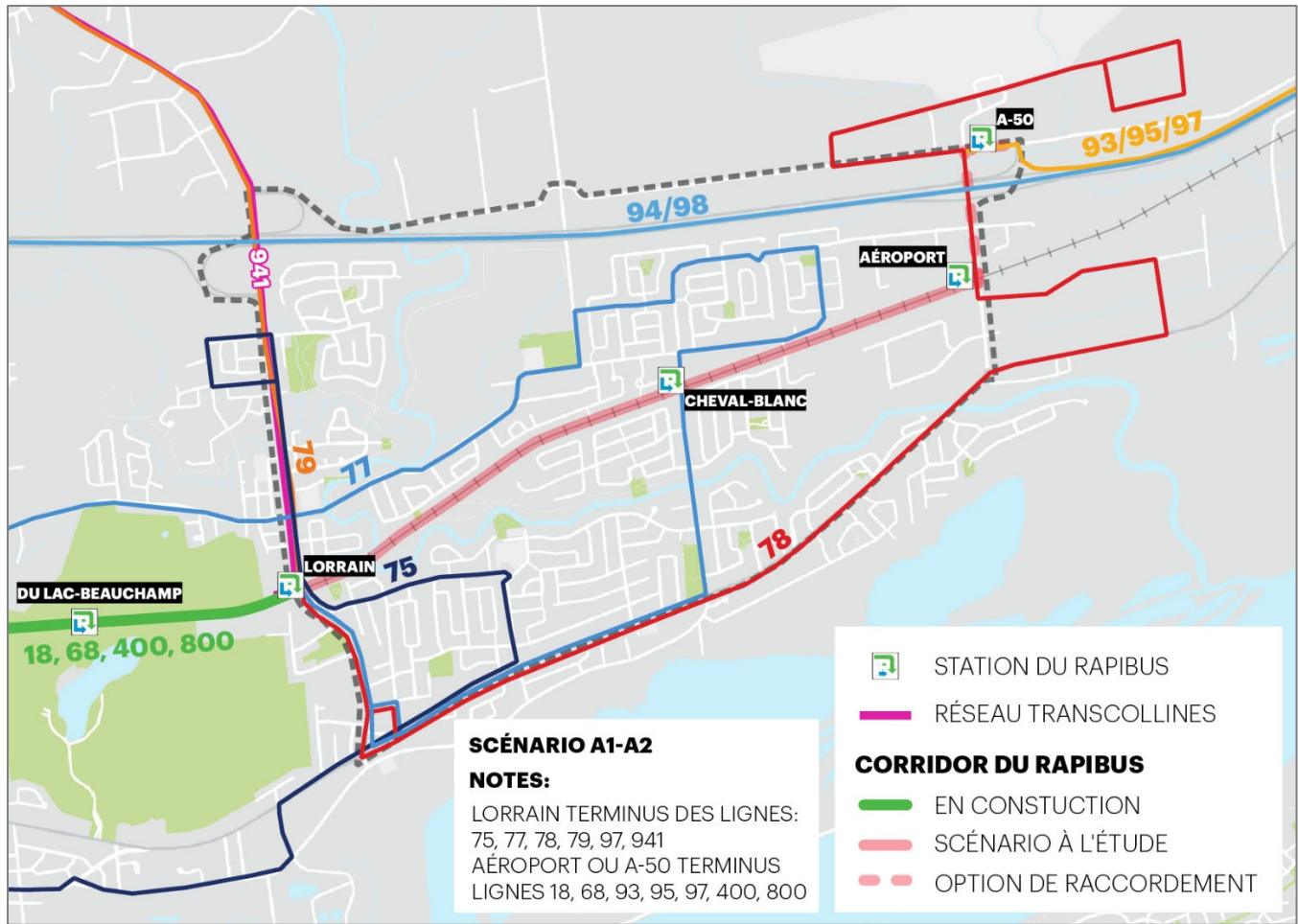


Figure 3.4 : Refonte du réseau TC - Scénarios A1 et A2

3.1.2.1 Scénario A1 (sans déplacement de la voie ferrée)

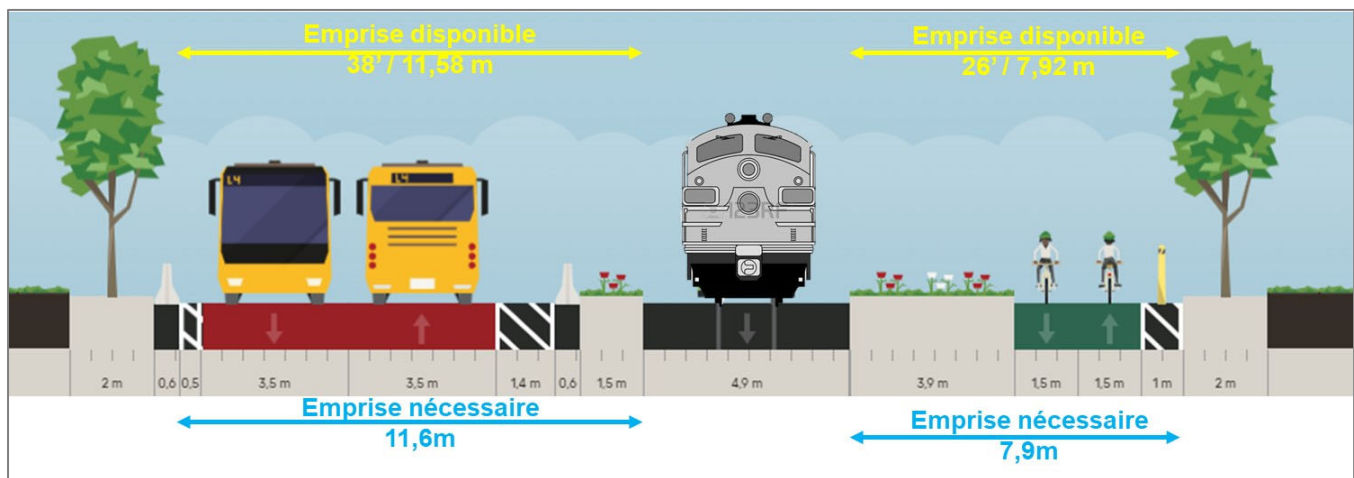


Figure 3.5 : Coupe type de l'emprise ferroviaire - Scénario A1

L'appréciation générale des répondants par rapport au scénario dans le corridor ferroviaire sans le déplacement de la voie ferrée est présentée à la figure suivante.

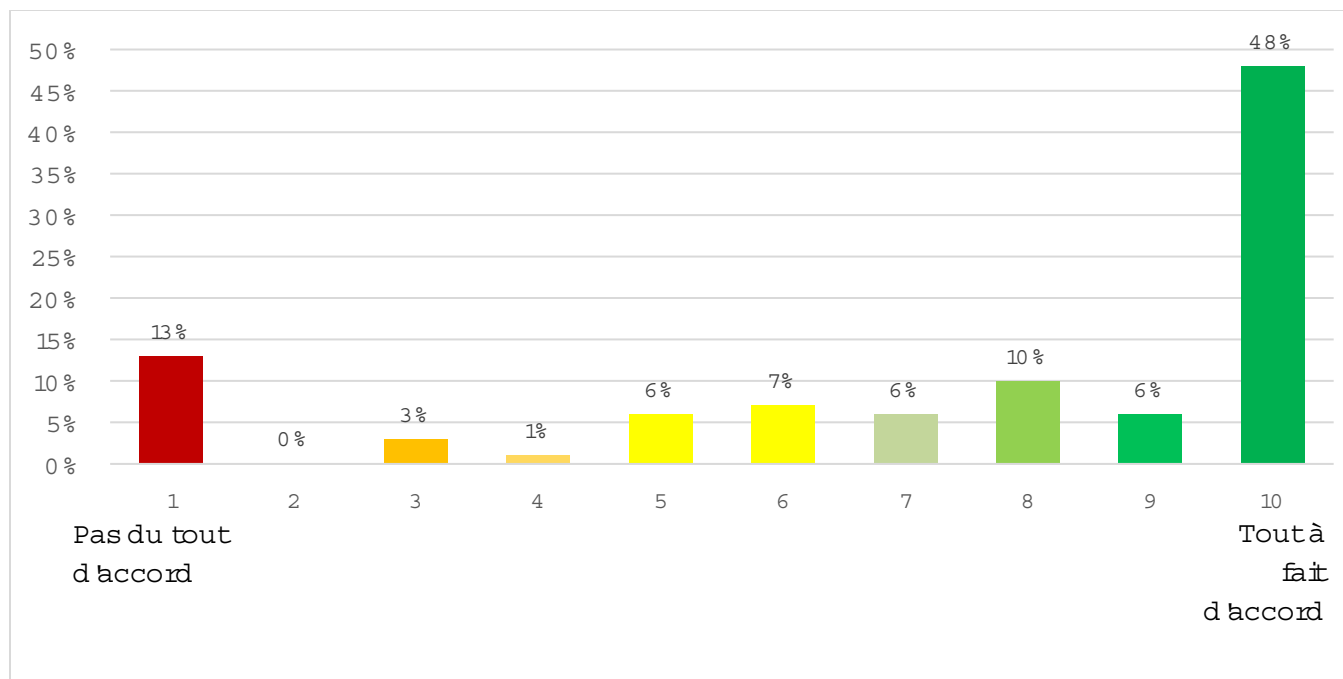


Figure 3.6 : Appréciation du scénario A1 (sans déplacement de la voie ferrée)

On constate que :

- + **Près de la moitié des participants (48 %) a accordé la note maximale de 10**, exprimant ainsi un excellent taux d'approbation pour ce scénario;
- + Les notes inférieures à cinq (5) représentent une faible proportion des réponses, avec seulement 13 % attribuant la note minimale (1).

Les éléments les plus mentionnés dans la question ouverte concernant le scénario A1 sont les suivants :

- + Scénario considéré comme étant le plus optimal (21 commentaires);
- + Éviter de déplacer les rails de la voie ferrée est perçu comme étant moins coûteux et plus rapide à construire (14 commentaires);
- + Commentaires en lien avec la refonte des lignes locales :
 - Lignes 93 et 95 : inquiétudes par rapport à l'ajout d'une correspondance via le Rapibus (4 commentaires);
 - Ligne 400 : préoccupations que l'autobus soit au maximum de sa capacité en début de trajet en raison des passagers des lignes 93, 95 et 97 (2 commentaires) et nécessité que les lignes 93,95 et 97 soient synchronisées avec la ligne 400 (1 commentaire);
 - Lignes 93, 95 et 97 se terminent au boulevard de l'Aéroport, ce qui réduit la distance de marche pour les travailleurs de l'Aéroparc (1 commentaire);
- + Modes actifs :
 - Piste multifonctionnelle : inquiétudes par rapport à la nécessité de traverser la voie ferrée (5 commentaires) ;
 - Nécessité d'assurer que les stations soient accessibles de manière sécuritaire en mode actif (3 commentaires);

- + Inquiétudes par rapport aux impacts sur les propriétaires riverains de la voie ferrée, notamment le risque d'expropriation, la perte de tranquillité, les vibrations et le bruit (4 commentaires);
- + Inquiétudes par rapport à la destruction de la faune et des espaces verts (3 commentaires);
- + Proposition de retirer complètement la voie ferrée (5 commentaires);
- + Proposition d'implanter un train léger sur les rails au lieu de prolonger le Rapibus (5 commentaires);
- + Mention de l'importance de prévoir des stationnements incitatifs (3 commentaires);
- + Scénario considéré comme bénéfique pour les travailleurs du parc industriel (1 commentaire).

3.1.2.2 Scénario A2 (avec déplacement de la voie ferrée)

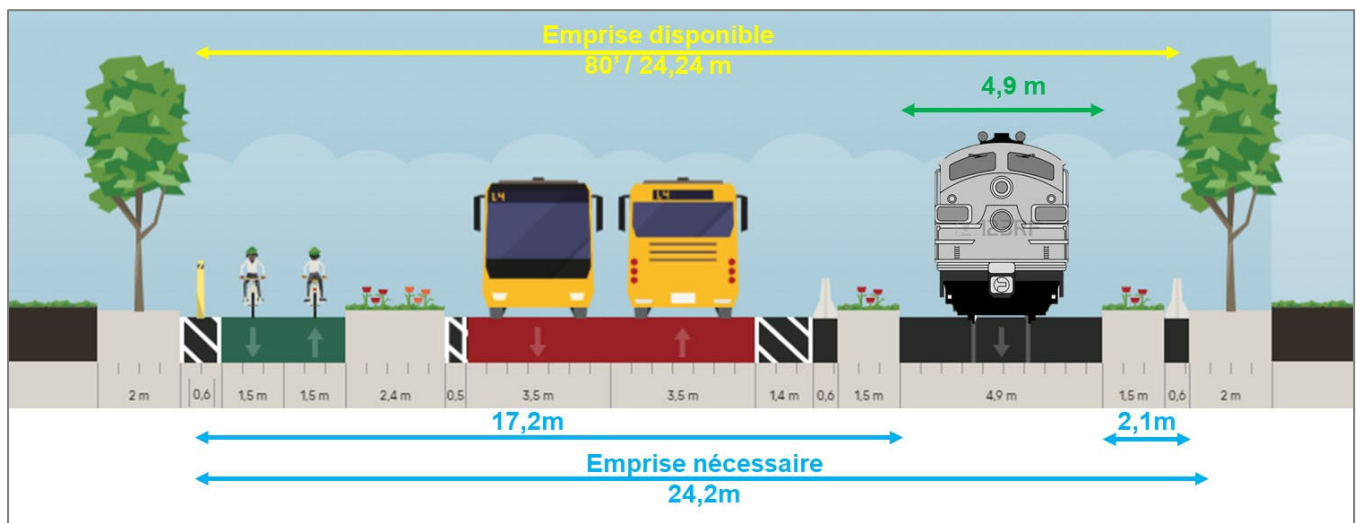


Figure 3.7 : Coupe type de l'emprise ferroviaire - Scénario A2

L'appréciation générale des répondants par rapport au scénario dans le corridor ferroviaire avec le déplacement de la voie ferrée est présentée à la figure suivante.

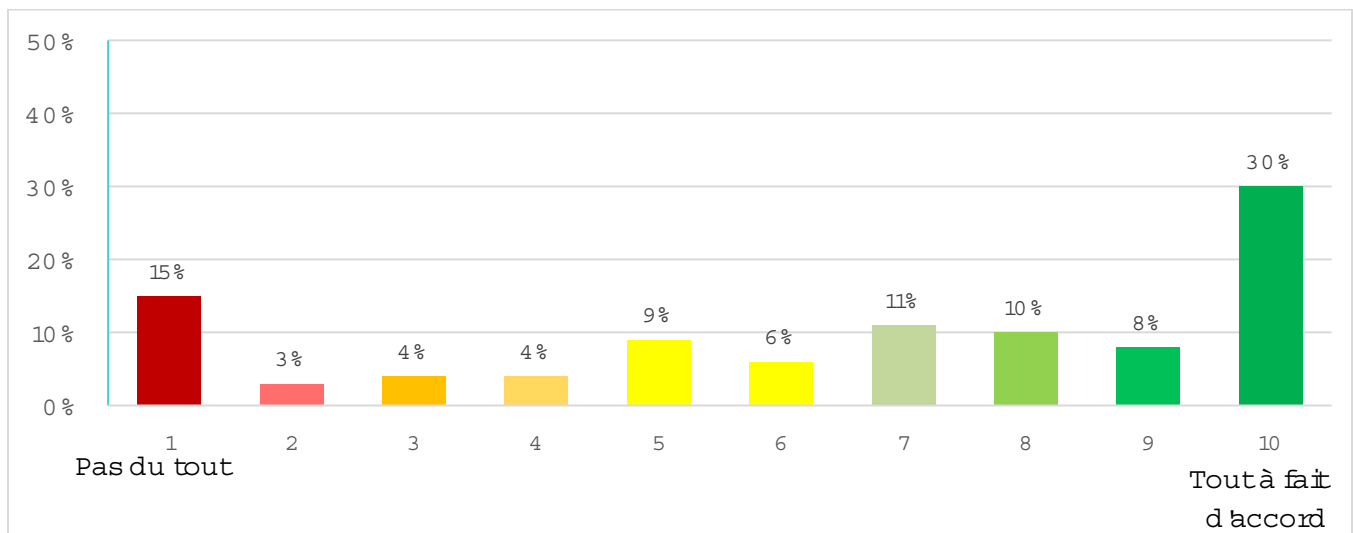


Figure 3.8 : Appréciation du scénario A2 (avec déplacement de la voie ferrée)

Les résultats montrent **que près du tiers des répondants est tout à fait d'accord avec ce scénario**. D'autre part, les notes inférieures à cinq (5), représentent 26 % des réponses, indiquant ainsi une appréciation plus mitigée pour ce scénario impliquant le déplacement des voies ferrées par rapport au scénario sans déplacement de la voie ferrée.

Les éléments les plus mentionnés dans la question ouverte concernant le scénario A2 sont les suivants :

- + Les différences entre les options A1 et A2 n'ont pas été bien comprises par les participants (9 commentaires);
- + L'option A2 est perçue comme plus coûteuse, ne présente pas de gain significatif par rapport à l'option A1 et le temps avant la mise en service est jugé trop lointain en raison des travaux nécessaires (17 commentaires);
- + Remarques favorables pour ce scénario (8 commentaires);
- + Favorable à l'emplacement de la piste multifonctionnelle (5 commentaires);
- + Inquiétudes environnementales (4 commentaires);
- + Commentaires défavorables à l'option sans justification (4 commentaires);
- + Proposition de retirer complètement les rails de la voie ferrée (2 commentaires).

3.1.3 Scénario B – Lorrain / Maloney



Figure 3.9 : Refonte du réseau TC - Scénario B

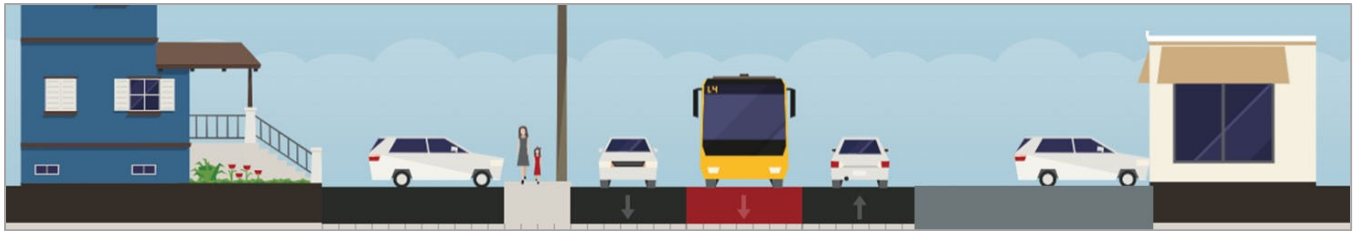


Figure 3.10 : Coupe type du boulevard Lorrain - Scénario B



Figure 3.11 : Coupe type du boulevard Maloney Est - Scénario B

Le dernier scénario étudié est l’option de tracé sur les boulevards Lorrain et Maloney. La figure suivante présente l’appréciation des participants pour ce scénario.

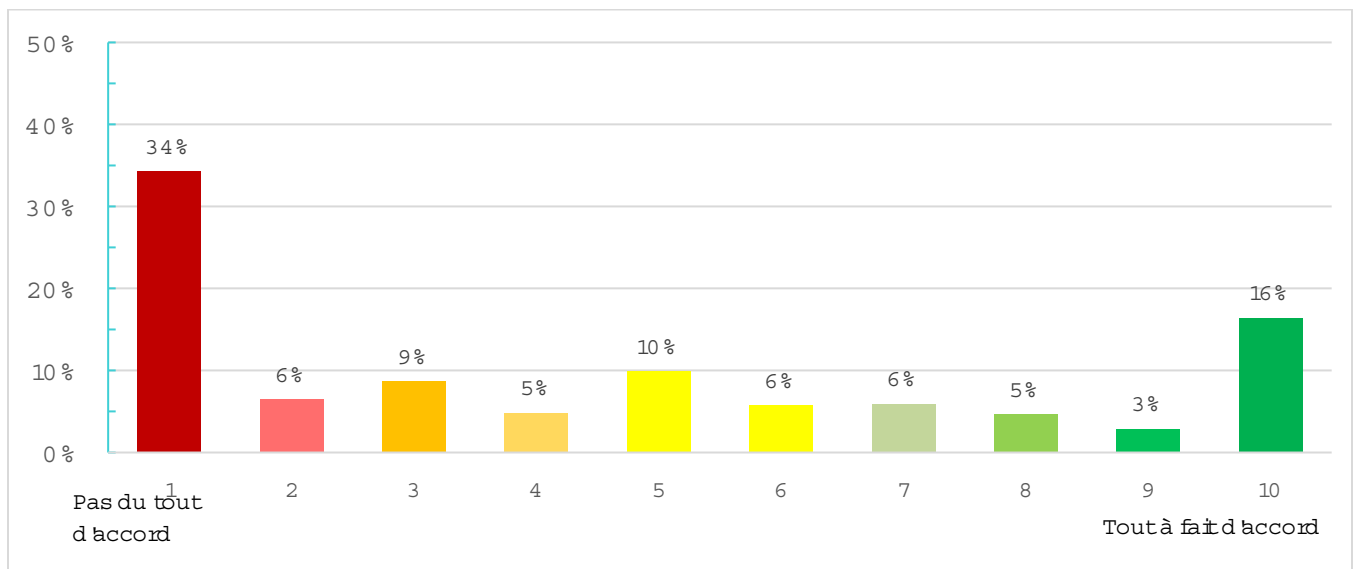


Figure 3.12 : Appréciation du scénario B (Lorrain / Maloney)

Le pourcentage élevé (34 %) des participants en désaccord total montre une appréciation assez basse pour le scénario Lorrain / Maloney. Les notes supérieures à six (6) représentent une faible proportion des réponses, avec seulement 16 % attribuant la note maximale (10), encore moins que le statu quo amélioré.

Les éléments mentionnés dans la question ouverte, concernant l’appréciation de ce scénario, sont les suivants :

- + Préférence pour un projet en site propre (44 commentaires), pour les raisons suivantes :
 - Crainte de non-respect des voies réservées par le reste de la circulation, ce qui ralentirait les autobus;

- Certains estiment que cette option ne correspond pas à l'idée originale du Rapibus, qui est censé offrir un service rapide et efficace;
- + Préoccupations par rapport au boulevard Maloney (43 commentaires), notamment :
 - Les conditions de circulation actuelles sont parfois difficiles et l'ajout du service Rapibus ne ferait qu'aggraver la situation;
 - L'ajout de feux de circulation est perçu comme une mesure qui ajouterait des retards potentiels;
 - Les préoccupations liées à la sécurité et aux accidents;
- + Préoccupations par rapport au boulevard Lorrain (13 commentaires), notamment :
 - Craintes d'expropriation;
 - Les conditions de circulation actuelles sont parfois difficiles;
 - L'étroitesse du boulevard Lorrain est perçue comme un enjeu.
- + Détérioration des conditions de circulation pour les automobilistes (26 commentaires);
- + Inquiétudes par rapport à l'accessibilité aux stations du Rapibus en mode actif (17 commentaires);
- + Desserte insuffisante pour les résidents au nord de la voie ferrée (5 commentaires);
- + Opinions favorables pour ce scénario, notamment car il permet la préservation du milieu naturel du corridor ferroviaire (13 commentaires);
- + Accès facilité aux commerces situés sur le boulevard Maloney (5 commentaires).

3.2 Variante de prolongement vers l'autoroute 50

Cette sous-section aborde les préférences des répondants quant à un possible prolongement du Rapibus vers l'autoroute 50. Les trois variantes proposées sont les suivantes :

- 1- Aucun prolongement vers l'autoroute 50, ce qui implique l'aménagement d'un terminus et d'un stationnement incitatif en bordure du boulevard de l'Aéroport à la hauteur du corridor ferroviaire ou du boulevard Maloney, le cas échéant;
- 2- Prolongement vers l'autoroute 50 sans voie réservée, ce qui implique l'aménagement d'un terminus et d'un stationnement incitatif au nord du boulevard Industriel, à proximité de la sortie de l'A-50 ouest et l'ajout d'une station à cet endroit;
- 3- Prolongement vers l'autoroute 50 en voie réservée centrale, ce qui implique l'aménagement d'un terminus et d'un stationnement incitatif au nord du boulevard Industriel, à proximité de la sortie A-50 ouest et l'ajout d'une station à cet endroit. Cette variante nécessite l'ajout de feux de circulation sur le boulevard de l'Aéroport et le réaménagement de la chaussée actuelle de manière à permettre l'intégration de voies réservées de type SRB sur toute sa longueur.

Les sous-sections suivantes présentent les résultats quant à l'appréciation des trois variantes par les participants.

3.2.1 Appréciation

La figure suivante compare l'appréciation des participants selon les variantes étudiées.

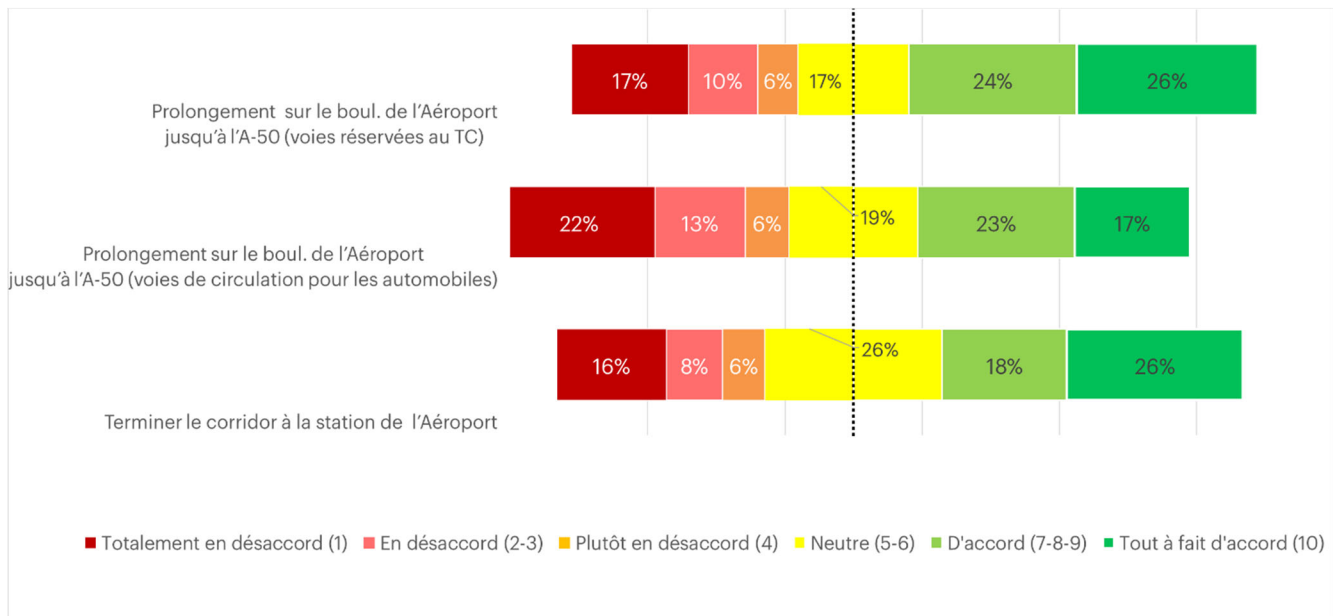


Figure 3.13 : Appréciation des participants pour les trois variantes de prolongement vers l'A-50

On constate que le prolongement en voies réservées jusqu'à l'A-50 remporte 50 % d'avis favorables, soit tout à fait d'accord ou d'accord. Toutefois, le scénario suggérant de terminer le prolongement à la station Aéroport reçoit une proportion identique d'avis très favorables (26 %) et d'avis neutres. Le répondant avait la possibilité de suggérer des éléments à ajouter, retirer ou modifier pour chacune des trois variantes.

Les éléments mentionnés concernant la possibilité de terminer le corridor du Rapibus à la station Aéroport plutôt que de se rendre à l'autoroute 50 sont les suivants :

Commentaires favorable à la possibilité de terminer le corridor du Rapibus à la station Aéroport :

- + En raison des coûts supplémentaires, de la faible population résidente à proximité de l'autoroute 50 et l'absence actuelle de congestion routière qui ne justifie pas l'implantation du Rapibus (39 commentaires).

Commentaires défavorables à la possibilité de terminer le corridor du Rapibus à la station Aéroport (donc en faveur de prolonger le Rapibus jusqu'à l'autoroute 50) :

- + Opportunité pour répondre aux besoins à long terme du secteur (39 commentaires);
- + Desserte de l'Aéroparc : certains estiment que l'extension jusqu'à l'A-50 est essentielle pour contribuer au développement économique et permettre de desservir les entreprises (25 commentaires);
- + Accès des résidents en provenance des secteurs de Buckingham et de Masson-Angers : permettrait une connexion plus directe avec le Rapibus (16 commentaires);

Les principaux éléments mentionnés concernant la variante proposant de prolonger le Rapibus jusqu'à l'autoroute 50 en utilisant les voies de circulation banales sont les suivants :

- + Temps de déplacement : plusieurs répondants craignent que l'ajout de bus dans la circulation régulière ne permette pas un temps de déplacements plus rapide que la voiture, ce qui nuit à l'attractivité ainsi qu'à l'efficacité du service (42 commentaires);

- + Coûts et impacts sur la circulation automobile : pour certains, cette option est plus économique et n'aurait qu'un faible impact sur la circulation actuelle (26 commentaires);
- + Évolution future : quelques-uns perçoivent cette option comme une solution à court terme qui pourrait être réévaluée selon les besoins futurs (5 commentaires).

Les principaux éléments mentionnés concernant la variante proposant de prolonger le Rapibus jusqu'à l'autoroute 50 en utilisant des voies réservées au transport en commun sont les suivants :

- + Efficacité et vision à long terme : pour plusieurs, il s'agit de l'option la plus efficace qui permettra de mieux répondre aux besoins à long terme du secteur (46 commentaires);
- + Coût : certains répondants considèrent que les bénéfices engendrés ne justifiaient pas les coûts associés (23 commentaires);
- + Feux de circulation : l'ajout de feux de circulation pénaliserait trop les automobilistes (17 commentaires).

Les préoccupations générales mentionnées concernant les options de prolongement (non spécifiques à une variante) sont les suivantes :

- + Stationnement incitatif : certains répondants (12 commentaires) mentionnent l'importance d'avoir un stationnement ayant une assez grande capacité pour la future clientèle;
- + Mode actif : l'ajout d'infrastructures pour le transport actif sur l'axe du boulevard de l'Aéroport est perçu comme étant essentiel (8 commentaires).

3.3 Commentaires généraux

En conclusion, les répondants ont eu l'opportunité de partager leurs commentaires par rapport aux scénarios et aux variantes du prolongement du corridor Rapibus.

Les commentaires principaux sont les suivants :

- + Importance de considérer les modes actifs, en particulier au niveau de l'accessibilité aux stations (26 commentaires);
- + Nécessité d'améliorer l'offre de transport en commun existante (28 commentaires);
- + Commentaires favorables au scénario du prolongement dans le corridor ferroviaire (24 commentaires);
- + Importance de respecter les espaces verts et la faune (10 commentaires);
- + Importance de prévoir des stationnements incitatifs (7 commentaires);
- + Souhait de voir le prolongement du Rapibus jusqu'aux secteurs de Buckingham et de Masson-Angers (6 commentaires) ;
- + Commentaires favorables au scénario sur Maloney et Lorrain (5 commentaires) ;
- + Recommandations de continuer les lignes 93 et 95 sur le corridor du Rapibus plutôt que de les terminer à la station Aéroport / à la station A-50 (4 commentaires).

3.4 Synthèse

Le tableau suivant dresse le rang moyen du niveau d'appréciation des participants pour les scénarios et les options de prolongement étudiés.

Tableau 3.1 : Synthèse des notes d'appréciation des scénarios et options de prolongement à l'étude

| Scénario à l'étude | Rang Moyen (Rappel : 1 = Pas du tout d'accord 10 = Tout à fait d'accord) |
|--|--|
| Scénarios de prolongement – Lorrain vers Aéroport | |
| Statu quo amélioré | 4,6 |
| Scénario A1 (emprise ferroviaire, sans déplacement de la voie ferrée) | 7,5 |
| Scénario A2 (emprise ferroviaire, avec déplacement de la voie ferrée) | 6,6 |
| Scénario B (Maloney / Lorrain) | 4,5 |
| Options de prolongement – Autoroute 50 | |
| Option terminus à la station Aéroport | 6,0 |
| Option prolongement vers l'A50 (voie de circulation pour les automobiles) | 5,3 |
| Option prolongement vers l'A50 (voie réservée pour le transport en commun) | 6,1 |

Les participants ont exprimé une plus forte appréciation pour le scénario A1, qui implique l'utilisation de l'emprise ferroviaire sans déplacer la voie ferrée. L'option B (Lorrain / Maloney) indique un rang moyen inférieur à 5. En ce qui concerne les options de prolongement vers l'autoroute 50, il y a une similarité notable dans les évaluations moyennes entre l'option de terminer à la station Aéroport et l'option de prolonger jusqu'à l'autoroute 50, pourvu que le prolongement emprunte des voies réservées.

Les principaux constats de cette section sont :

- + Plus du tiers des répondants (34 %) considèrent que l'offre de transport en commun actuelle ne répondra pas du tout à leur besoin à court et à moyen terme;
- + Le scénario A1 (prolongement dans le corridor ferroviaire, sans déplacement des rails) est le scénario ayant obtenu le plus haut taux d'approbation, soit 48 % des participants ayant donné la note maximale et un rang moyen de 7,5;
- + Le scénario statu quo amélioré obtient le plus haut taux de désapprobation global, avec plus de la moitié des répondants y accordant une note de 4 ou moins. Globalement, l'option n'est cependant pas la moins prisée, car un certain nombre d'utilisateurs tenants du statu quo amélioré y voient un intérêt plus particulier;
- + Le scénario B (Lorrain / Maloney) obtient le plus haut taux de désapprobation, soit 34 % des participants ont donné la note minimale de 1 et 54 % ayant accordé une note de 4 ou moins. Ce haut taux de désapprobation peut s'expliquer par l'ajout considérable de feux de circulation sur le boulevard Maloney et la perception que les conditions de circulation s'aggraveront en cas d'ajout de voies réservées pour les autobus en plus de venir défigurer le paysage urbain local;
- + Les variantes de prolongement jusqu'à l'autoroute 50 obtiennent des opinions partagées. En effet, la variante proposant de ne pas prolonger vers l'A-50 et la variante proposant de prolonger jusqu'à l'A-50 en voies réservées obtiennent respectivement des rangs moyens de 6 et de 6,1.

J.1

Annexe J.1 – Questionnaire



QUESTIONNAIRE

Scénario statu quo amélioré

Sur un horizon de 5 à 10 ans, pensez-vous que ce scénario répondra à vos besoins de déplacement en transport en commun?

Notation 1 à 10

Dans quelle mesure seriez-vous favorable au statu quo amélioré si le terminus des lignes 400 et 800 du Rapibus n'était plus à la station Lorrain et que les lignes étaient plutôt prolongées jusqu'au boulevard de l'Aéroport, en dehors du corridor Rapibus (sur les mêmes voies que les automobiles) en passant par les axes Lorrain et Maloney ?

Selon vous, y a-t-il des mesures ponctuelles qui pourraient être aménagées sur le réseau routier du secteur afin de faciliter la circulation des autobus locaux? (*facultatif*)

Scénario A1

Quelle appréciation donnez-vous au scénario A1 (sans déplacement de la voie ferrée)? **Notation 1 à 10**

Avez-vous des commentaires sur ce scénario? Voyez-vous des éléments à ajouter, retirer ou modifier? (*facultatif*)

Scénario A2

Quelle appréciation donnez-vous au scénario A2 (avec déplacement de la voie ferrée)? **Notation 1 à 10**

Avez-vous des commentaires sur ce scénario? Voyez-vous des éléments à ajouter, retirer ou modifier? (*facultatif*)

Scénario B

Quelle appréciation donnez-vous au scénario B (sentier polyvalent sur le corridor ferroviaire et Rapibus majoritairement en voie réservée sur Lorrain / Maloney)?

Notation 1 à 10

Avez-vous des *commentaires* sur ce scénario? Voyez-vous des éléments à ajouter, retirer ou modifier? (*facultatif*)

Variantes à Aéroport

Que pensez-vous de l'idée de terminer le corridor du Rapibus à la station de l'Aéroport plutôt que de se rendre jusqu'à l'autoroute 50 ? **Notation 1 à 10**

Avez-vous des commentaires sur cette variante? Voyez-vous des éléments à ajouter, retirer ou modifier? (*facultatif*)

Que pensez-vous de l'idée de prolonger le corridor du Rapibus sur le boulevard de l'Aéroport jusqu'à l'autoroute 50 en utilisant les voies de circulation pour les automobiles ? **Notation 1 à 10**

Avez-vous des commentaires sur cette variante? Voyez-vous des éléments à ajouter, retirer ou modifier? (*facultatif*)

Que pensez-vous de l'idée de prolonger le corridor du Rapibus sur le boulevard de l'Aéroport jusqu'à l'autoroute 50 en utilisant des voies réservées au transport en commun ? **Notation 1 à 10**

Avez-vous des commentaires sur cette variante? Voyez-vous des éléments à ajouter, retirer ou modifier? (*facultatif*)

Autres commentaires

Voulez-vous ajouter des commentaires par rapport aux scénarios et aux variantes du prolongement du corridor Rapibus? (*facultatif*)

Questions sur le répondant

À quelle fréquence utilisez-vous les modes de transport suivants pour vos déplacements (travail, épicerie, bibliothèque, cinéma, études, etc.?)

| |
|--|
| • Plusieurs fois par semaine |
| • Quelques fois par semaine |
| • À l'occasion |
| • Jamais |
| • Automobile - conducteur |
| • Automobile - passager |
| • Transport en commun |
| • Vélo |
| • Marche |
| Si vous prenez le transport en commun, comment vous rendez-vous le plus souvent à l'arrêt? |
| • À pied |
| • À vélo |
| • En automobile (conducteur) |
| • En automobile (passager) |
| • Je ne prends pas le transport en commun |
| • Autre – veuillez préciser |
| Où se situe votre résidence principale? Veuillez-vous référer aux zones identifiées sur la carte (CARTE) |
| |
| Code postal de votre résidence principale, veuillez entrer les six caractères (<i>facultatif</i>) |
| |
| Où se situe votre principal lieu d'emploi ou d'études? Veuillez-vous référer aux zones identifiées sur la carte (CARTE) |
| |
| J'ai répondu au questionnaire à titre de : |
| • Réponse à titre de : |
| • Citoyen(ne) |
| • Représentant d'un entreprise |
| ○ Entreprise située dans l'Aéroparc |
| ○ Entreprise lieu non précisé |
| • Représentant d'un organisme |
| ○ Organisme reliée à l'Aéroport |
| ○ Autre organisme |
| • Élu(e) (Municipal, provincial ou fédéral) |
| |
| Veuillez préciser le nom de l'entreprise et si vous êtes propriétaire (<i>facultatif</i>) |
| Veuillez préciser la nature et le nom de votre organisme (<i>facultatif</i>) |
| Si vous le souhaitez, précisez le nom de l'organisme, ainsi que vos coordonnées : (<i>question facultative</i>) |
| Quelle est votre occupation principale? |
| • Travail à temps plein |
| • Travail à temps partiel |

- Personnes étudiantes
- En recherche d'emploi / sans emploi
- Personnes retraitées
- Je préfère ne pas répondre / Autre

Avez-vous des limitations fonctionnelles ?

En quoi le choix d'un scénario et/ou d'une variante pourrait affecter vos déplacements si vous avez une ou des limitations fonctionnelles? (*facultatif*)

Merci pour votre précieuse contribution!

Souhaitez-vous que la STO vous contacte pour des consultations ou nouvelles en lien avec le projet de prolongement du corridor Rapibus? Si oui, veuillez indiquer votre adresse courriel ci-dessous. Vos réponses à la consultation restent anonymes. Les adresses courriel seront extraites des résultats et traitées séparément.

J.2

Annexe J.2 – Compilation des réponses des sections « autres » et des précisions apportées par les répondants



Annexe J.2

Cette annexe regroupe les commentaires des questions ouvertes et les précisions apportées par les répondants de la consultation en ligne disponible du 1er juin 2023 au 21 juin 2023. Les données présentées ci-dessous sont à l'état brut, soit telles qu'elles ont été compilées par les répondants au questionnaire. Aucune correction grammaticale, syntaxique ou de traduction n'a été effectuée.

| |
|--|
| <p>Selon vous, y a-t-il des mesures ponctuelles qui pourraient être aménagées sur le réseau routier du secteur afin de faciliter la circulation des autobus locaux? (facultatif)</p> |
| <p>Une piste cyclable serait plus pertinente sur la 148</p> |
| <p>I can't see a cheaper means to obtain the equivalent of a RapiBus ... other than like Ottawa by widening the A-50 shoulder, dedicated to express buses.</p> |
| <p>How does route 95 fit into this scenario? This is a key component to transit in the east end.</p> |
| <p>Plus d'autobus et à fréquence régulière</p> |
| <p>Dans la mesure où cela respecte l'environnement et les propriétaires adjacents à la voie ferroviaire. (Privé et auditif)</p> |
| <p>More busses up Lorrain since 1000+ houses will be built</p> |
| <p>Voies réservées, abris et bancs, éclairage et trottoirs à destination des arrêts, arrêts accessibles biens répartis</p> |
| <p>Il y aurait trop de feux de circulation</p> |
| <p>The buses could go all the the airport for easier and safer turn arounds as the airport has enough space for a bus station as well it will be safer for the buses to turnaround at the airport.</p> |
| <p>Je crois que le changement dans la route de 78 et 77 n'est pas nécessaire et va réduire la fréquences des temps disponible. Le 77 passait sur presque tout cheval-blanc et allait sur Atmec au pour toutner sur St-Rene. Pourquoi cette option serait enlever? c'est gens aurait seulement le 78 et non pas 2 options d'autobus de quartier.</p> |
| <p>Arrêtez de faire circuler des bus articulés dans les lignes des quartiers, comme j'en vois fréquemment sur la ligne qui passe près de chez moi, et mettez ça sur le Rapibus comme vous l'aviez promis en 2013 lors de l'ouverture du Rapibus. Déjà, en mettant des autobus avec davantage de places à bord sur les circuits 400 et 800 qui sont sensés être l'épine dorsale de votre réseau, vous laisseriez moins de monde sur les quais en attente des prochains passages et risquer d'arriver en retard à leurs obligations (travail, école, rendez-vous, etc.).</p> |
| <p>Ne pas passer sur maloney</p> |
| <p>Entre Boulevard Aéroport et cheval blanc un accès pour camion lourd , pas très développé.</p> |
| <p>Lignes dédiés aux autobus</p> |
| <p>Pas du tout</p> |
| <p>Il faut penser à un jumelage entre train/métro et autobus. Il y a des rails qui longent le Rapibus mais je n'ai jamais vu un service qui l'utilise. Il y a des services d'autobus qui servent à rien si nous avons une solution plus durable.</p> |
| <p>Oui</p> |
| <p>400 & 800 buses in regular traffic, whether via Maloney or St Rene would be chaos. Both roads are terrible at rush hour already and need significant maintenance.</p> |
| <p>Non</p> |

| |
|--|
| Fréquence des autobus beaucoup trop espacée même aux heures de pointes puisque régulièrement en retard |
| Rajouter une voie pour les autobus |
| D'ici l'obtention de financement avec les différents paliers de gouvernement, les mises en chantier, etc, l'option du statu quo amélioré est la seule option envisageable et à moindre coût (à court et moyen terme) |
| Verraient une mauvaise idée. Bouchon de circulation en vue pour faire les emplettes. |
| Transit priority lanes and signals, prohibiting private vehicles off certain roads, multi-use pathways, etc. |
| Le réseau actuel est déjà très achalandé. Ajouter des autobus ne ferai qu'empirer la situation |
| Agrandir la voie du rapid bus par exemple 2 voies chaque sens |
| je ne sais pas |
| Non |
| Non |
| Non |
| Lorrain et St René toujours congestionné |
| Boul. Saint-René est très achalandé, sinueux, étroit, plein de trous, de nids de poule... pas fait pour le transport en commun. |
| Faire un 4 voies au lieu de 2 sur Maloney |
| l'axe est déjà très en demande. je crois que ça pourrait être bien si le boulevard Maloney était élargi, surtout à ce moment où il y a des travaux importants afin de diminuer l'impact sur le traffi local et préparer des solutions pour l'avenir avec l'augmentation du trafic sur cet axe. Il faut toutefois qu'une solution soit mise en place pour que le RAPIBUS poursuive son chemin le long de la voie ferrée jusqu'à atteindre le boulevard de l'aéroport rapidement, beaucoup plus rapidement que d'ici 10 ans. |
| vers la 50 |
| Avoir un bus qui passe plus souvent a la place du 97 |
| Des voies réservées aux autobus.. |
| Il pourrait avoir des voies réservées, mais les automobilistes sont irrespectueux et les emprunteraient... |
| Une voie réservée sur la 50 pour autobus, 3-4 personnes et voitures hybrides/électriques comme en Espagne/Portugal. |
| Le prolongement du rapibus |
| Non, le réseau actuel répond bien à la circulation des autobus locaux. |
| we all in the school need a route to the airport ! |
| Non, la meilleure solution reste le prolongement de la voie des RAPIBUS. |
| feux de circulations prioritaires pour les bus? |
| Pas vraiment |
| Le retour de la 88 serait très apprécié, pour faciliter le transport |
| Lumière prioritaire , voie réservé bus et vélo avec accotement séparent celle ci des voies réservées au voitures |
| Le réseau routier actuel ne permet pas la priorité au transport en commun dans l'Est de la ville |
| Ca n améliorera pas le temps et le nombre d autobus a prendre pour se rendre en ville et/ou au travail (hull- aylmer) |
| Corridor réservé aux autobus et non pas des lignes prioritaires (diamant noir) |

| |
|---|
| En ajoutant des departs ca améliorerait grandement les possibilités |
| Pourquoi ne pas garder le 93 comme avant |
| A bus lane for only buses! |
| Oui avoir une ligne pour autobus seulement |
| Le problème est que Maloney compte une seule voie sur Maloney entre la rue des Sables et le boulevard de l'Aéroport, et cette voie devient congestionnée aux heures de pointe. Il ne serait pas efficace d'y rajouter des autobus, à moins d'avoir une voie réservée pour les autobus qui change de direction selon l'heure de pointe du matin et du soir |
| Que maloney soit encore 2 voie c'est l'enfer déjà se promener en ville |
| Non |
| réduire les temps de 60 à 30 minutes entre les lignes 77,78 et 79 et ce en tout temps des autobus au 15 et 30 minutes du lundi au dimanche |
| Non |
| Le réseau routier n'est pas conçu pour ce genre de déplacement. Il faudrait plutôt offrir plus d'autobus de quartier qui amène les gens aux rapibus, et bonifier la fréquence de passage de ceux-ci. |
| Between 7:00 am and 8:00 am double the number of buses. |
| Je préfère direct et pas changer d'autobus 2 ou 3fois pour me rendre a destination. Une voie pour les autobus durant les heures de pointe |
| mettre les autobus plus ccengroniser entre la 400 et les bus de quartier souvent un a 1h00 d'attendre entre les bus |
| Non faut continuer le rapibus jusqu'au cheval blanc au moins si ont es pas capable de le faire jusqu'a l'aéroport. |
| si vous voulez faire des changements, seulement la voie réservée à droite aux heures de pointe. c'est tout. pas l'ajout de 1559 feux de circulation. merci |
| no |
| Il faut un système efficace, Il faut aussi penser à l'avenir. |
| Je ne suis pas un expert en urbanisme, mais le boulevard Lorrain est très étroit, alors je ne vois pas comment il pourrait être élargi que ce soit vers le nord ou le sud vers Maloney ou St-René. Ensuite sur St-René, il y a plusieurs obstacles naturels ou de nature humaine, qui rendrait l'ajout d'aménagements difficiles selon moi. |
| Avoir une voie juste pour les bus |
| En heure de pointe, le trafique est déjà incroyablement élevé, je vois mal comment l'ajout des autobus ne va pas créer de retard. |
| Cover areas like the airport And have a bus stop in the airport |
| Vous n'améliorer pas le service de Buckingham... ceux qui viennent de plus loin, n'utiliseraient même pas le Rapibus... vois scénario ne sont pas réaliste... Améliorer le 95 svp |
| Aucune idée, je n'aime pas cette solution. |
| Vous devriez éliminer les gros autobus en dehors du rapibus et y mettre des minibus qui feraient des aller-retours continuels du nord au sud pour amener les utilisateurs vers le rapibus. |
| Assurément en favorisant une voie réservée su Maloney en direction ouest le matin et direction est le soir semblable à ce qui se fait déjà sur Taché |
| Make them more frequent, is inacceptable to have a 1 hour gap |
| No |

| |
|--|
| Oui. Les lignes qui se rendent à Ottawa devraient reprendre leur route précovid maintenant que la rue Wellington est ouverte |
| Je ne suis pas certain de l'efficacité du trajet si les autobus empruntent le boulevard Maloney, surtout lors des heures de pointe |
| des voies réservées et des ajustements aux feux de circulation permettant aux autobus de passer en priorité |
| Non |
| des voies réservées aux heures de pointe. |
| Toutes les lignes de rapidus devraient passer autant à Lorrain que à l'aéroport. De plus, le 100 et le 200 devraient reprendre du service, ceci aiderait grandement au trafic. |
| Rester sur le corridor du rapibus |
| non pour le boulevard lorrain qui est pas suffisamment large. Sur le boulevard Maloney jusqu'à des sables ça serait possible d'élargir pour le rapibus mais après cette rue, il y aurait encore l'effet d'entonnoir qui ralentit la circulation |
| Non le réseau local est déjà à capacité et l'heure de pointe pénible |
| Sur Maloney, au niveau de la rue des Sables (direction Ouest), la voie de droite qui débute à cet endroit pourrait être exclusive aux autobus et autos avec 3+ personnes avec feu de circulation prioritaire pour les autobus. |
| Désengorgement du boulevard St-René avec le prolongement de la Verendrye |
| Oui |
| Non, le boulevard Lorrain n'est pas assez large ! |
| voie réservée aux transports en commun et covoiturage ? |
| Non, je crois que les routes actuelles sont déjà optimisées. De mêler les autobus aux automobiles rend le circuit moins sécuritaire et dépendant des congestions routières. |
| Je ne connais pas beaucoup le secteur, mais si les autobus empruntent le boulevard, il faut absolument des voies réservées dans l'heure de pointe! On ne peut avoir un réseau de transport en commun qui reste pris dans le trafic |
| Vous devriez avoir un train/métro à la place d'autobus qui se connecte à celui d'Ottawa. |
| peu réaliste compte-tenu de l'étroitesse de Lorrain et St-René |
| Lorrain est déjà saturé et la construction domiciliaire dans le secteur est en effervescence et va continuer. Lorrain ne peut pas être élargi à moins d'un nombre élevé d'expropriations y incluant un lieu de culte historique. Utilisation d'autobus plus petits pourraient être une option ou que Lorrain devienne un sens-unique |
| Une sortie de l'autoroute 50 sur la montée Dalton sera utile et surtout à l'heure de pointe |
| Il faudra repenser l'accès au bus par la rue Atmec qui ne se prête pas du tout au moyen de transport piéton, vélo, bus, auto et camion lourd! Quelle fiasco, et dire que les résidents du secteur Cheval Blanc y sont contraints dans presque tous leurs déplacements! |
| Selon moi c'est mieux que rien, mais le bus du rapibus est d'avoir un réseau routier indépendant et exclusif. Si l'intention est de prendre les axes routiers Lorrain et Maloney, cela ne changera pas grand chose, puisque les autobus empruntent déjà c'est 2 axes routiers!!! |
| Lorrain a déjà assez de circulation, les 400 et 800 devraient rester sur le rapibus. |
| Voie réservée aux autobus sur les heures de pointes |
| Rien mis à part un corridor dédié. |
| Non |
| Oui, voies réservées. |

| |
|---|
| Je crois que ce scénario, ainsi que celui d'utiliser les boulevards Maloney et Lorrain serait le meilleur scénario, qui plairait autant aux utilisateurs qu'aux résidents des quartiers. |
| Non |
| Le secteur a actuellement trois zone scolaire. Pour sortir du secteur, il y a trois options: 1. prendre Lorrain pour aller sur l'autoroute. 2. prendre le boulevard de l'aéroport pour aller sur l'autoroute et 3. prendre Maloney. La plus part des rue du secteur sont étroite et ne sont pas fait pour avoir du trafic autobus passante. En prenant ceci en note, il n'y a pas vraiment de bonne manière d'améliorer le réseaux autobus dans les rues du quartier. Faire passer plein d'autobus sur Lorrain, une rue déjà super occupé avec les automobiliste, ne fait aucun sens. Avoir un corridor rapibus serait vraiment une super bonne idée. Un "no brainer" comme on dirait en anglais. |
| Non |
| Il devrait y avoir une mesure définitive qui ralonge le rapibus jusqu'à au moins Cheval Blanc et dans le meilleur des mondes, jusqu'à de l'Aéroport. |
| pas de commentaire |
| Utilisation de voies déjà existante comme le chemin industriel qui est peu utilisé et ne causerait pratiquement aucun dommage à l'environnement et préjudice aux citoyens. |
| Il faut garder la ligne 400 dans le corridor du rapibus |
| a train service |
| Arrêts d'autobus hors-voie sur le côté et remplacer des feux de circulation par des rond-points |
| Voie réservées pour les autobus en tout temps ou sinon plus de piste cyclable pour diminuer le nombre d'auto sur la route |
| Voie réservé dans les heures de pointes |
| Élargissement de maloney |
| Avoir des voies réservées aux autobus |
| Voies réservés aux autobus |
| Rendre le boulevard maloney à l'échelle humaine. Il n'est pas du tout adapté aux piétons. Manque de végétaux |
| Je ne vois pas où on peut aménager des endroits stratégiques sur le réseau pour faciliter la circulation, à part peut-être l'intersection du boulevard Lorrain ou l'aménagement d'une voie réservée pour les autobus sur Maloney. |
| Pas de corridor spécifique |
| Des voies exclusives aux autobus qui permettent d'éviter de rester coincé dans les bouchons de circulation |
| Le réseau étant déjà congestionné je ne vois pas comment il pourrait être amélioré |
| Élargir (pour avoir voie dédiée aux autobus) et réaménagé boul. St-René Est direction l'aéroport |
| Le Rapibus doit aller plus loin vers l'Est. |
| une meilleure synchronisation des lumières. |
| élargissement des voies |
| Élargir les routes |
| Ridicule de déplacer dans le trafic.continuons ce qui est déjà commencé et prolongeons la piste cyclable |
| Meilleure synchronisation des feux de circulation |

| |
|--|
| Faire passer des autobus de ville sur Maloney-Lorrain n'est pas une solution viable a long terme et ne réduirras pas la congestion du matin/soir. |
| Une voie dédié sur Maloney aiderais beaucoup sur l'heure de pointe. |
| Les travailleurs du chemin industriel n'ont aucun autobus qui passe dans leur secteur ce qui oblige une marche de plusieurs minutes. |
| Le Boul. Maloney est déjà très étroit entre le Boul. de l'Aéroport et le Boul. Lorrain et très achanlandé aux heures de pointes, ceci n'améliorera en rien la circulation. Ceci ne favorisera pas l'utilisation du transport en commun par de nouveaux utilisateurs. |
| Faut arrêter de ralentir les autos. Si vous voulez que les gens prennent le transport en commun ça prend un système moderne et non du 20 ième siècle comme le Rapibus. Peux importe vos changements il prendra toujours jusqu'à 3 heures pour faire Ottawa à Angers hors des heures de pointe. Ça prend un système de transport en commun moderne. |
| Je vois beaucoup d'ajouts de feux de signalisation dans tous les scénarios. J'espère que les autobus dans les voix réservées n'auraient pas à arrêter à tous ces deux. Ça causerait beaucoup de délais. |
| J'aimerais que la 400 800 et autres partance d'Ottawa reste sur le Rapibus et les autres bus comme auparavant desservent les quartiers. |
| On a besoin du rapibus jusqu'à l'aéroport. Il n'y a pas d'autres options. |
| More options, direct routes. |
| Non, le système routier est deja insuffisant pour les automobiles |
| Non |
| Non |
| Feux prioritaires et activés par la détection des autobus. |
| Le boul Lorrain est étroit et déjà congestionné. Y ajouter des feux et plus d'autobus sera désagréable |
| Ne sais pas |
| Trottoirs sur St-René, piste cyclable entre Labrosse et Lorrain. |
| Séparer la ligne 97 et faire 3 nouvelles lignes, Masson-Angers, rue Georges et Lépine/Maclaren. Autre option est de rendre lea lignes 93, 94, 95 et 98 permanentes et non pas seulement a l'heure de pointe. |
| Prolongement du boul. la verendrye entre lorrain et labrosse |
| Piste cyclistes |
| Priorité de virage aux intersections signalées (la barre blanche illuminée que l'on trouve dans de nombreuses municipalités). |
| Des voies réservés aux autobus et au covoiturage sur le boulevard maloney. |
| Smaller buses - more bike lanes |
| Je n'en ai aucune idée en ce moment. |
| Non à part augmenter les fréquences des lignes de quartier. |
| le volet accessibilité du service deviendrait avantageux que pour la population vivant près du boulevard maloney. Les autres options se retrouvent près du centre du secteur et pourrait avantager une plus grande portion de la population. |
| STO on demand in low-ridership areas during off peak and late evenings/weekends making correspondences with the mainline routes. |
| Prolongement via Maloney et St-René (sur deux axes d'ici la construction du corridor réservé) |
| voie réservée pour autobus et autos avec 2 passagers |

| |
|--|
| Entre Boulevard Aéroport et cheval blanc un accès pour camion lourd , pas très développé. |
| 400 & 800 buses in regular traffic, whether via Maloney or St Rene would be chaos. Both roads are terrible at rush hour already and need significant maintenance. |
| Verraient une mauvaise idée. Bouchon de circulation en vue pour faire les emplettes. |
| Le réseau actuel est déjà très achalandé. Ajouter des autobus ne ferai qu'empirer la situation |
| Lorrain et St René toujours congestionné |
| Boul. Saint-René est très achalandé, sinueux, étroit, plein de trous, de nids de poule... pas fait pour le transport en commun. |
| Faire un 4 voies au lieu de 2 sur Maloney |
| l'axe est déjà très en demande. je crois que ça pourrait être bien si le boulevard Maloney était élargi, surtout à ce moment où il y a des travaux importants afin de diminuer l'impact sur le traffi local et préparer des solutions pour l'avenir avec l'augmentation du trafic sur cet axe. Il faut toutefois qu'une solution soit mise en place pour que le RAPIBUS poursuive son chemin le long de la voie ferrée jusqu'à atteindre le boulevard de l'aéroport rapidement, beaucoup plus rapidement que d'ici 10 ans. |
| Le problème est que Maloney compte une seule voie sur Maloney entre la rue des Sables et le boulevard de l'Aéroport, et cette voie devient congestionnée aux heures de pointe. Il ne serait pas efficace d'y rajouter des autobus, à moins d'avoir une voie réservée pour les autobus qui change de direction selon l'heure de pointe du matin et du soir |
| Que maloney soit encore 2 voie c'est l'enfer déjà se promener en ville |
| Je ne suis pas un expert en urbanisme, mais le boulevard Lorrain est très étroit, alors je ne vois pas comment il pourrait être élargi que ce soit vers le nord ou le sud vers Maloney ou St-René. Ensuite sur St-René, il y a plusieurs obstacles naturels ou de nature humaine, qui rendrait l'ajout d'aménagements difficiles selon moi. |
| En heure de pointe, le trafique est déjà incroyablement élevé, je vois mal comment l'ajout des autobus ne va pas créer de retard. |
| Je ne suis pas certain de l'efficacité du trajet si les autobus empruntent le boulevard Maloney, surtout lors des heures de pointe |
| non pour le boulevard lorrain qui est pas suffisamment large. Sur le boulevard Maloney jusqu'à des sables ca serais possible d'élargir pour le rapibus mais après cette rue, il y aurait encore l'effet d'entonnoir qui ralentit la circulation |
| Non, le boulevard Lorrain n'Est pas assez large ! |
| Non, je crois que les routes actuelles sont déjà optimisé. De mêler les autobus aux automobiles rend le circuit moins sécuritaire et dépendant des congestions routières. |
| peu réaliste compte-tenu de l'étroitesse de Lorrain et St-René |
| Lorrain est déjà saturé et la construction domiciliaire dans le secteur est en effervescence et va continuer. Lorrain ne peut pas etre élargi à moins d'un nombre élevé d'expropriations y incluant un lieu de culte historique. Utilisation d'autobus plus petits pourraient etre une option ou que Lorrain devienne un sens-unique |
| Il faudra repenser l'accès au bus par la rue Atmec qui ne se prête pas du tout au moyen de transport piéton, vélo, bus, auto et camion lourd! Quelle fiasco, et dire que les résidants du secteur Cheval Blanc y sont contraint dans presque tous leur déplacement! |
| Élargissement de maloney |
| Rendre le boulevard maloney à l'échelle humaine. Il n'est pas du tout adapté aux piétons. Manque de végétaux |

| |
|---|
| Je ne vois pas où on peut aménager des endroits stratégiques sur le réseau pour faciliter la circulation, à part peut-être l'intersection du boulevard Lorrain ou l'aménagement d'une voie réservée pour les autobus sur Maloney. |
| Le réseau étant déjà congestionné je ne vois pas comment il pourrait être amélioré |
| élargissement des voies |
| Élargir les routes |
| Faire passer des autobus de ville sur Maloney-Lorrain n'est pas une solution viable à long terme et ne réduirait pas la congestion du matin/soir. |
| Le Boul. Maloney est déjà très étroit entre le Boul. de l'Aéroport et le Boul. Lorrain et très achalandé aux heures de pointes, ceci n'améliorera en rien la circulation. Ceci ne favorisera pas l'utilisation du transport en commun par de nouveaux utilisateurs. |
| Non, le système routier est déjà insuffisant pour les automobiles |
| Le boul Lorrain est étroit et déjà congestionné. Y ajouter des feux et plus d'autobus sera désagréable |

| |
|--|
| Scénario A1 (sans déplacement de la voie ferrée) Avez-vous des commentaires sur ce scénario? Voyez-vous des éléments à ajouter, retirer ou modifier? (facultatif) |
| Personnellement J'aimerais beaucoup ce scénario, par contre, il serait très important de ne pas affecter trop la végétation qui entoure le chemin de fer, car la végétation est une partie importante du secteur de la rive planche et pourrait affecter la qualité de vie des maisons qui sont près du chemin de fer. |
| Twin track |
| Si un jour le train devient une option, les rails seraient là. |
| Peur de perdre la quiétude de mon quartier. Je demeure sur la rue des fauvelles. |
| Need to understand how route 95 fits into this scenario |
| Dans la mesure où cela respecte l'environnement et les propriétaires adjacents à la voie ferroviaire. (Privé et auditif) |
| Remove the train track they're useless |
| Intéressant mais devrait être complété par une ligne directe via le prolongement du Rapibus jusqu'à l'Aéroparc |
| Je crois que ce serait une très bonne option qui permettrait de respecter davantage les propriétés adjacentes au sud de la voie ferrée en aménageant la piste fonctionnelle comme « tampon », autant côté privé que auditif. |
| La piste multifonctionnelle serait du même côté de la voie de chemin de fer que entre Labrosse et Lorrain |
| There is usually no train passing through the route so why should they still be there? |
| c'est trop près des arrière-cours résidentielles. Bien que des moyens soient mis en place, je crois qu'il y a un plus grand risque que des enfants soient blessés ou tués par des bus qui passent. |
| Il est important d'assurer que des ponts sont installés par dessus les voies de transport pour ne pas fracturer les quartiers. Les gens doivent être capables de se déplacer nord-sud par dessus ces installations sans avoir besoin de faire de grands détours. |
| Ça ne passe pas assez proche des commerces |

| |
|--|
| <p>Pourquoi vous entêter à prolonger un service de transport en commun qui s'enfoncé de plus en plus dans la médiocrité? Vous avez, en ce moment, l'emprise et les rails déjà existants pour implanter un SLR qui, en ajoutant une seconde voie ferrée à côté, pourrait amener les usages de Buckingham, Masson-Angers, en passant par Gatineau, jusqu'au train léger d'Ottawa, puis revenir. Mais, non. Vous vous obstinez à vouloir implanter un tramway à Aylmer. Au lieu de ça, en installant un SLR dans tout l'est de Gatineau, puis en réservant une (ou même 2 voies) 24/7 sur Alexandre-Taché et en utilisant les bus actuels, vous régleriez probablement deux problèmes d'un coup, et en moins de temps qu'il ne vous en faudrait pour construire le tramway qui va coûter une fortune. Vous faites de la petite politique pour jeter de la poudre aux yeux des citoyens.</p> |
| <p>Problématique en raison des zones résidentielles (beaucoup d'enfants) et scolaires. Pa récemment, école Bois-Joli étant dans le chemin visé pas la STO.</p> |
| <p>Quartier résidentiel qui deviendrait un DANGER pour les enfants</p> |
| <p>Rentre le chemin ferroviaire avec celui de Ottawa pour un system de transport commun connecté dans la région métropolitaine</p> |
| <p>Aucun rapide bus</p> |
| <p>Ajouter plus de service en train serait l'ideal.</p> |
| <p>Ne pas passer par là du tout</p> |
| <p>Le train ne passe plus donc ces un belle endroit pour le rapide bus et qu'implique pas beaucoup d'aménagement et n'affecte pas les quartier residentiel.</p> |
| <p>Merveilleux, cela donne accès au parc industriel pour les travailleurs pour assurer la sécurité et la possibilité d'embauche pour les gens qui n'ont pas de voiture</p> |
| <p>Not moving the tracks would be the cheaper option and also beneficial for potential light rail 10+ years from now.</p> |
| <p>Le tracé est parfait et fréquence des autobus au 15 min en tout temps est excellent</p> |
| <p>Il est peu clair quels sont les avantages et inconvénients entre cette proposition et celle proposant l'inversion des rail. Néanmoins, à long terme, le besoin se fera sentir pour un réel système SRB au lieu d'un statu quo amélioré. Bien qu'un train léger sera encore mieux et plus structurant, l'option comporte trop de défis à l'heure actuelle pour être mise en œuvre ou même envisagée.</p> |
| <p>Selon ce qui est disponible comme espace. Il risque d'y avoir des expropriations.</p> |
| <p>I would like to see increased frequencies on routes 97 and 800, especially on evenings and weekends for route 800</p> |
| <p>Un système de trnsport en commun devrait passer par le centre ville (maloney) et jon pas en arrière d'un secteur résidentielle.</p> |
| <p>It should kept for the future use Gatineau LRT</p> |
| <p>Avec ce scenario il y aura trop de bus a changer pour ce rendre par exemple dans l'Ouest Ottawa (Tuneys Pasture)</p> |
| <p>non</p> |
| <p>Plus intéressant car ne nécessite pas le déplacement "inutile" de la voie ferrée.</p> |
| <p>Moins coûteux, plus rapide à construire</p> |
| <p>Moins coûteux, plus rapide à construire</p> |
| <p>Moins coûteux, plus rapide, à construire.</p> |
| <p>Moindre coût</p> |
| <p>La connection au secteur de l'Aéroparc me semble primordiale pour les besoins à long terme de déplacements de ce secteur.</p> |

| |
|--|
| Il faut que les stations soient accessibles pour les cyclistes. |
| Le coût devrait être moins cher |
| J'aimerais vraiment que 2 lignes d'autobus partent de la Station Labrosse pour se rendre jusqu'au boulevard Lorrain en passant par St-René. Parce que marcher de la station du lac Beauchamp pour me rendre chez moi est quand même assez loin. |
| A1 et a2 me va mais très bien. C'est plutôt pour épargner le bruit pour les voisins du Rapibus. |
| pas bcp de convivialité pour les cyclistes et les traverses plus compliqués |
| Il faut que la voie cyclable et piétonne soit améliorée pour éviter qu'elle traverse du nord au sud tout au long de la voie RAPIBUS; qu'elle soit constante. Une personne devrait être en mesure de "rouler" d'est en ouest sur cette voie sans avoir à constamment traverser cet axe supplémentaire, quitte à déplacer cette voie. Je serais aussi curieux de voir l'incidence de cette voie ferroviaire sur l'économie de la région. Serait-il possible de la "raccourcir" pour améliorer le transport collectif qui pourrait potentiellement avoir un impact plus important et en faire un raccord via le réseau RAPIBUS avec plus de déplacements? |
| retirer la voie des cyclistes que la voie du train demeure sur place et ne soie pas déplacé vers les maisons qui causeras certainement des dommages aux fondations de maisons il a déjà des dommages en ce moment au la voie est située. |
| Pourquoi pas utiliser les rails déjà en place |
| Économique et plus efficace |
| Coûts réduits si le rail n'est pas déplacé |
| Ajouter des trottoirs pour circuler sécuritairement entre la station Aéroport et l'aéroport elle-même puisque le secteur est dangereux pour les piétons. |
| Pourquoi détruire des environnements naturels pour la construction de rapibus aux coûts exorbitants. Protégeons les espaces verts, les milieux humides comme celui près du chemin de fer dans le secteur cheval blanc. |
| Moins de démolitions d'infrastructure - 2 chantiers indépendants - 1 étape : piste multifonctionnelle; 2e étape voie Rapibus |
| Piste cyclable obligatoire |
| Selon moi, ce serait le meilleur scénario pour les citoyens et la planification budgétaire. |
| Ce scénario est très sécuritaire. |
| Il devait avoir une barrière de sécurité entre la voie ferroviaire et la piste cyclable |
| Le train peu fréquent séparant les cyclistes du Rapibus, très bien. |
| La 77 devrait partir de Lorrain |
| Traversé fréquente nécessaire pour permettre de traverser à vélo (traversé piéton avec lumière supplémentaires). |
| Selon moi c'est le meilleur scénario et le plus rapide. |
| Maloney aura déjà une piste multi, pas besoin d'une juste à côté du rapibus |
| Leave it as is |
| Probablement le scénario le moins impactant pour l'environnement urbain (surtout pour la vie des résidents du quartier) |
| Il faut aussi s'assurer d'avoir du parking près de certaines stations soit celle de l'autoroute ou celle de l'aéroport. Il faut aussi considérer la quantité de temps d'un voyage parce que si prendre l'autobus veut dire que pour se rendre à Ottawa prend 1h30. Les gens ne seront pas plus intéressés de prendre l'autobus |

| |
|---|
| It stays too far away from the houses on Maloney. Then you still have to take a bus from the Rapibus to get home (or walk 45 minutes) |
| Mon inquiétude concerne l'ajout de 3 stations, ce qui accroît la durée du trajet, avec des arrêts à chacune de ces stations. Aussi, les autobus 93 et 95 arriveront remplis de gens, de sorte que le 400 sera immédiatement bondé en début de parcours. Il faudrait ajouter des départs du 400 à chaque heure d'arrivée des autobus 93 et 95 le matin, que ce soit en ajoutant des trajets du 400 à partir de Lorrain ou de Labrosse pour qu'il y ait de la place pour embarquer des passagers à ces moments. |
| Les piétons vont traverser la voie ferroviaire |
| Sera-t-il facile de passer du vélo à l'autobus et vice-versa? |
| Pas sur de l'utilité du train. Cela fait plus de 10 ans qu'il ne passe plus |
| Meilleure solution |
| Les coûts seront sûrement moindre et même si je préfère l'autre aménagement je prendrais ça plutôt que rien du tout. |
| maintenez le status quo faites juste améliorer les horaires au lieu de scrapper le système déjà dysfonctionnelle |
| Non |
| Si les lignes 93 et 95 sont enlevés dans le coins de Buckingham et masson Angers car certaines personnes comptent sur cette ligne car prendre 97 rallonge le temps pour ce rendre a cette discussion |
| bonne idée la piste cyclable |
| Faut déplacer la voie ferree et faire la continuité jusqu'a l'aéroport. |
| je prends le 95 devant chez moi qui me dépose devant mon travail. c'est déjà assez long. Par contre, le 400 ne m'emènera pas devant ma porte à ottawa et je vais perdre du TEMPS que je n'ai pas a perdre plus, des changements, de l'attente, vos 400 vont être pleins et les gens vont devoir attendre des heures pour avoir un bus. vous trouvez que j'exagère? c'est que vous ne prenez pas l'autobus. j'ai déjà fait des plaintes. |
| best choice |
| Si nous n'avons pas accès au trottoir à la sortie de l'autobus, ça va poser problème pour traverser. |
| Il faut que transports publics ait sa propre emprise, sinon, ce n'en vaut pas la peine. |
| J'aime moins l'idée de devoir traverse la voix ferrée par contre l'économie de coût doit être a considérer |
| C'est le scénario le plus viable. Il sera efficace en rapidité pour tout le monde. |
| Non |
| La meilleure de toutes les idées |
| Much better, Canada wants less contamination and covering more area in the bus will help plus more buses per hour would help to |
| Seulement si vous améliorez la fréquence du 95 qui semble aucunement dans vos plans |
| L'élément bruyant du scénario est près des résidences du côté Nord. |
| J'aime cette solution, puisqu'en ne déplaçant pas la voie ferrée, les couts devraient être moindre. |
| Voir mon commentaire précédent concernant les minibus |

| |
|--|
| C'est le plus réaliste et efficace et on termine ce qui est commencé en parfaite continuité avec les premiers tronçons La solution future d'un train léger demeure alors possible et facilement aménageable |
| Tant qu'il y a une façon pour les cycliste de traverser la voie ferroviaire, je vois aucun problème |
| Il faut garder les rails pour le future train léger. Ce scénario favorise le désengagement du Blvd Maloney. |
| The scenario under study in red for route 78 is perfect |
| Yes |
| Si |
| Ne touchez pas à la 93, 95 et 97 svp. C'est déjà long aller de Buckingham à Ottawa, si en plus on doit faire des transferts ce sera l'enfer. |
| Il s'agit du meilleur scénario (A1 et A2) |
| Utilisatrice de la ligne 95, qui me conduit sur les lieux de mon emploi sans correspondance, je ne suis pas favorable à ce scénario, à moins que le temps de déplacement soit réduit. Ajouter une correspondance n'est pas idéal. |
| Separation entre le velo et autobus par la voie ferrée |
| Je trouve dangereux de laisser la voie ferroviaire sil y a une possibilite de train. Si aucun train ne desert la voie. aucun probleme |
| Je ne suis pas certaine de bien comprendre le plan. |
| Peu pratique pour les gens qui marchent et qui désirent accéder aux stations |
| la construction de ce scénario est idéal a mon avis car cet option n'affectera pas la circulation dans le section, la piste multifonction est très utile et sécuritaire puisqu'elle est loin des autobus qui en général roule très rapidement. Il y a beaucoup d'animaux sauvages dans le secteur penser a affecter le moins possible leur habitat |
| Je ne vois pas les différences entre A2 et A1 (autre les positionnement). Y-a-il un avantage distinct? |
| J'adore l'idée de pouvoir me rendre au centre ville (Gatineau et Ottawa) en vélo sans avoir à emprunter les voies utilisées par les véhicules. En ce moment, il n'y a pas de piste cyclable à partir de Cheval-Blanc qui rejoint le réseau cyclable des centre-ville |
| Excellente idée à condition que les lignes du rapibus débutent à partir du stationnement A-50 afin de synchroniser avec les lignes 93,95,97 qui vont s'arrêter. Le GROS problème a mon avis, c'est que vous allez remplir très rapidement votre ligne 400 par les passagers des lignes 93,95,97 et lorsqu'il arrivera à Labrosse, l'autobus sera plein et dans l'incapacité d'embarquer des nouveaux passagers. Il serait plus prudent, à mon avis, de faire continuer les lignes 93 et 95 sur le rapibus comme c'est le cas en ce moment pour au contraire, alléger la ligne 400 qui est déjà souvent très bondé de gens. Ça sera très certainement catastrophique à mon avis si vous arrêtez les lignes 93 et 95 pour transférer ces passagers à la ligne 400. La ligne 97 ç'a du sens, c'est déjà le cas. |
| Pour tout travail de déforestation qui serait nécessaire à ce projet. il faudrait que la Ville de Gatineau s'engage à planter de nouveaux arbres. |
| Je crois que c'est le choix le plus logique et moins dispendieux que le scénario avec les voies ferroviaires déplacées. |
| St-René entre Cheval blanc et Atmec devrait être réaménagé car il y aurait sûrement une hausse marquée de l'achalandage pour les stationnements |
| J'habite sur la rivière et j'ai pas le goût de perdre ma forêt. Le peu qu'il reste. |
| Viable pour l'avenir et probablement moins coûteux que le scénario A2 |

| |
|--|
| Je ne comprend pas trop le scénario. Plus d'images et d'explication sont nécessaire. |
| Je veux une piste cyclable |
| il serait intéressant d'ajouter des stations plus rapprochées pour favoriser l'accès au stations à la marche. Puisque c'est l'extrémité du réseau et qu'il devrait y avoir de moins en moins d'usagers en "transit" plus on s'en va vers l'Est, le fait d'avoir à arrêter à 1 ou 2 stations de plus ne devrait pas être trop dérangeant |
| Présentement, est il réellement nécessaire de garder les rails pour un train aléatoire? Enlever les rails pour faire passer les 2 autobus et améliorer la piste multifonction existante qui longe La Blanche. Les rails pourront être réinstallés éventuellement si le train léger prévu voit le jour. |
| Si seulement la STO contrôlais le train et le ferait actuellement passer :) |
| Dans les années avenir, je prolongerais le rapibus jusqu'à masson-angers par la ligne ferroviaire... |
| Ne bénéficie à personne! |
| Honnêtement, peut importe que les rails reste en place ou non, en autant que les secteurs Angers, Masson et Buckingham ai un meilleur service j'approuve le projet! Par contre, si vous rajouter une station sur le rapibus, il sera important de prévoir des places de stationnement en quantité suffisante, car mis a par la station Labrosse et Lorrain les espaces de stationnement sont tous simplement insuffisante. |
| En autant que l'accès piétonnier soit facilement accessible en sortant des autobus. |
| Gardez le notre petite foret et sentier entre lorrain et cheval-blanc. Je ne veux pas voir de bus passer dans ma cour. |
| Idem au point 1 De plus, il y a beaucoup d'écoliers qui traversent la voie ferrée pour se rendre à l'école |
| Scénario simple et efficace. |
| Très mauvais idée de passer dans un quartier résidentiel et détruite la faune s'y trouvant quand la ville veut favoriser les espaces verts. Destruction d'arbres centenaires inconcevable |
| le meilleur |
| En élargissant le corridor, tel que mentionné plus tôt, cela perturbera beaucoup la vie de quartiers des Navires et des Oiseaux. De plus, nous perdrons fort probablement une partie de notre beau sentier en forêt qui longe la voie ferrée. Ce sentier est le seul que nous avons dans ce secteur (en bas de Cheval-Blanc). |
| Définitivement le meilleur scénario |
| Très bien pour limiter les coûts. |
| Avoir l'option de ne pas déplace les rails semble être une bonne idée, mais si la piste cyclable doit travers les rails et même la route autobus une ou plusieurs fois, ça ferait plus de sense de tout avoir du même côté, donc déplacer les rails. |
| Éviter le déboisement complet de la lisière d'arbres entourant la voie ferrée pour garder l'intimité des citoyens habitant le long de la voie ferrée (sur Paul-Laframboise et de la Barque) entre autres. |
| Les barrières bétonnées ne sont pas pertinentes. Il n'y a en a jamais pour empêcher les gens de se jeter dans la circulation automobile, pourquoi cela serait-il nécessaire pour un corridor d'autobus à part pour augmenter les coûts et rendre les traverses essentielles? Pourquoi ne pas utiliser l'espace pour un trottoir? Aussi, de quoi les bollard protègent-ils dans la piste multifonctionnelle? |
| Let's do it!!! |
| Couvre plus de terrain |

| |
|---|
| Scénario impossible!...Les propriétés privés sont directement aux abords du chemins de fer. Impossible sans expropriation! |
| ceci est une option peu couteuse qui atteint les objectifs à court terme d'apporter le transport d'autobus aux emplois disponibles. |
| C'est l'option la plus logique. Surtout qu'il existe présentement un corridor naturel. |
| C'est un rapibus. Il faut éliminer les feux de circulation. C'est un projet de transport d'une ville. Il faut arrêter les détournements. Le but c'est qu'il se rende dans le secteur masson un jour à mon avis. Il faut avoir une vision plus logique et penser au futur. |
| utilize the train tracks for transit |
| Mon choix idéal. Pourrais être l'option la moins dispendieuse (je pense). Inclut un sentier pour les vélos et évite la circulation de Maloney ou autre |
| Il est à noter qu'il n'y a aucune mention de coûts dans la présentation de vos options. Selon ma réflexion, cette option serait la meilleure en rapport efficacité/prix/temps de réalisation dans les choix. |
| Cessez de dépenser pour Gatineau svp et donnez aussi à Aylmer (inéquitable actuellement) |
| Je n'aime pas l'idée de voir la voie piétonne cycliste de l'autre côté de la voie ferroviaire |
| Aucunement pertinent que ce scénario voit le jour. On aurait le rapidbus qui passe dans notre cours, mais notre autobus passerait moins souvent pour s'y rendre. C'est un non sens. À moins d'ajouter une station au bout de galion, je ne vois pas la plus value |
| Ponts de traversées piétonnes |
| Trop proche des maisons |
| Pourquoi déplacer les rails si ce scénario est réalisable! |
| Plus économique |
| Les cours arrière des maisons le long de ce trajet sont touchés |
| Je me questionne à savoir si le facteur de la vitesse du train peut avoir un effet sur une personne (enfant ou adulte) qui se promène à pieds ou à vélo sur la piste cyclable à 3.9 m de la voie ferrée. |
| J'aime beaucoup ce scénario qui nous permettrait à ma famille et moi de marcher jusqu'à la station Cheval-Blanc pour prendre le Rapibus. J'aime un peu moins l'idée que le train passe entre les voitures et la piste cyclable, mais je peux me tromper. |
| Je suis très favorable à cette idée car cette ligne est au cœur du quartier. |
| Pourquoi l'option est à double voie? Le corridor pourrait être à sens unique et le rapibus faire une boucle retour via Maloney/Lorain ce qui réduirait l'impact environnemental, coût, et désert plus la population de ce quartier |
| Préférable au précédent, mais il y a un petit pont ferroviaire sur ce trajet qui causerait un ralentissement comme au Pont Noir. |
| À part le gros investissement en \$\$\$ et en espace vert le plan est intéressant au moins parce que la voie ferrée ne sera pas bougée. Pistes cyclables ça c'est un plus. |
| Si l'espace le permet selon moi c'est la meilleure solution au point de vue coût et moins de dérangements pour la population du secteur. |
| ce scénario va jusque dans le secteur du chemin Industrielle qui est vraiment en développement avec aucun service STO pour l'instant |
| le meilleur |
| Le rapibus va empiéter dans ma cour avec cette option... aucun sens! Nous allons perdre notre tranquillité et nos animaux sauvages. Il y a plein d'autres options, laissez les résidents tranquilles!! |

| |
|---|
| De cette façon nous sommes pas obligé d'ajouter des feux de signalisation qui aura comme effet de ralentir encore le trafic |
| Je trouve que c'est la meilleure et unique option. Pourquoi déplacé des rails alors que ce n'est pas nécessaire. On peut prolonger sans toucher a ce qui est déjà existant. |
| En provenance de Buckingham avec les 93/95/97 ce scénario évite aux travailleurs du chemin industriel de rebrousser chemin avec le 78 tel les Scénarios 0 et B et/ou une marche de plusieurs minutes. |
| Pourquoi le parcours 78 est-il tant modifié par rapport au statu quo? |
| Seulement s'assurer que la piste multifonctionnelle soit raccordée aux pistes cyclables actuelles. Sur le croquis elle semble partir de nulle-part pour se rendre nulle-part. Le coût du projet sans bouger la voie ferrée d'endroit devrait théoriquement être beaucoup moins élevé et s'effectuer plus rapidement et fournir un accès plus rapide aux utilisateurs. |
| On est rendu au train léger et non un vieux Rapibus qui ne va même pas à Ottawa. Ce n'est pas normal de passer au Centre ville de Hull avec les lumières rouge qui ralentissent le système. Pourquoi ne pas terminé la phase 1 avant de le prolonger |
| Ce scénario est tout simplement parfait. Autant pour l'accès aux autobus que pour les pistes cyclables. Un grand pas pour l'environnement. |
| J'aimerais que le 93 ne soit pas en terminus à l'aéroport mais qu'il continue sur cette ligne, quitte à changer de numéro en 400 à cet endroit. Il faudrait éviter de changer de véhicule. |
| Car la circulation des cyclistes |
| Il serait important de comprendre les couts et les impacts environnementaux et sur le voisinage (expropriation). Il faut aussi assurer la sécurité de tous en croisant le chemin de fer et le corridor rapibus. |
| My most favourite scenario. Keep extending existing rapibus design which can easily convert to rail. |
| Ce serait bien mais pas le meilleur scénario car la piste cyclables devrait être en continue jusqu'à au centre ville, éviter les traverses |
| Oui, il est primordial de continuer la ligne de Rapibus en longeant la voie ferrée. |
| Faut passer par la voie du rapibus avec une piste cyclables |
| Ajouter gros stationnement gratuit ou pas cher au terminus Boul. de l'Aéroport |
| Il faudrait voir la différence dans le budget entre le déplacement de la voie ferrée et ce scénario, il faudrait voir les inconvénients de ce plan. |
| Plus économique de conserver les rails sur place. |
| Il n'y a pas de différence effective autre que le coût j'imagine entre déplacer ou non les rails |
| Scénario parfait à mon avis. Avoir accès à une piste cyclable quand la STO abandonne ses derniers voyages du soir à Labrosse... au moins on aurait une option pour marcher jusqu'à Lorrain et Aéroport tandis que marcher sur St-René n'est pas une option |
| Non |
| J'aimerais voir une plus grande fréquence de passage des lignes. À l'heure de pointe, je crois qu'il serait approprié d'avoir un autobus aux 10 minutes et aux 20 minutes maximum en dehors des heures de pointe. Je crois aussi que planter beaucoup d'arbres et de fleurs tout le long du corridor et des stations est important pour que le projet soit le plus écologique possible. |
| The whole purpose of this extension is reduce bus traffic from surrounding roads - St-Rene and Maloney |
| Wow j'adore! |

| |
|--|
| Je ne comprends pas pourquoi il y a un scénario avec déplacement de voie et une autre sans. Il n'y a pas d'explication pour bien saisir les 2 scénarios. |
| Scénario serait sûrement moins cher |
| Solution idéal pour les citoyens du secteur. |
| En ne déplaçant pas la voie, on économise en temps, en permis et en argent. |

| |
|---|
| Scénario A2 (avec déplacement de la voie ferrée) Avez-vous des commentaires sur ce scénario? Voyez-vous des éléments à ajouter, retirer ou modifier? (facultatif) |
| De nouveau, J'ai cette idée par contre, nous devrions favoriser l'impact minimal sur la végétation autour du chemin de faire, car la végétation dans le secteur de la rivière blanch est très importante. |
| I don't see the advantage over A1 |
| Coûterait plus cher de déplacer les rails. |
| Peur de perdre la quiétude de mon quartier des oiseaux. Les résidents vont perdre des parcelles de cours et le bruit sera beaucoup plus présent. |
| Intéressant mais devrait être complété par une ligne directe via le prolongement du corridor du Rapibus |
| Si les trains ne circulent toujours pas sur une base régulière ca peut être correct, mais sinon cest pas agréable auditivement et visuellement pour les résidents au sud de la voie ferrée. Il faut aussi prendre en compte tous les couts de deplacment de la voie ferrée |
| Cependant, la piste multifonctionnelle ne serait pas du même côté du chemin de fer que entre Labrosse et Lorrain. Donc, pas aussi bon que A1... |
| Des travaux additionnelles non nécessaire |
| c'est trop près des arrière-cours résidentielles. Bien que des moyens soient mis en place, je crois qu'il y a un plus grand risque que des enfants soient blessés ou tués par des bus qui passent. |
| il faut assurer que des ponts sont installés au dessus de ces vois de transport pour assurer que la population puisse se promener nord-sud sans avoir à faire de grands détours à cause de ces nouvelles installations. |
| Je ne vois pas l'avantage |
| Je reviens à mon idée précédente. Une voie ferrée qui reste en place. Aménagement de rails en parallèle juste à côté des rails existants pour assurer le retour (et ça, c'est si c'est vraiment nécessaire puisqu'on pourrait très bien s'accommoder d'une voie de service a l'entrée du pont noir pour laisser passer le train en direction d'Ottawa). Puis, on s'en va jusqu'à l'une des stations de l'O-Train, puis le train revient vers Gatineau en sens inverse. Un scénario sans doute trop logique pour être considéré par les politiciens. |
| Mêmes raisons que précédemment mentionné. |
| Même raison |
| Le vélo pourrait être intégré dans le Rapibus laissant plus d'espace, j'aimerais voir le Rapibus derriere des arbres ou quelque chose, il est beau et important cela garde du paysagèrent sans tout endommager la nature |
| Lorsque la piste cyclable est très près du corridor plusieurs roule ou marche avec les autobus |
| Aucun rapide bus |
| offre une bonne option pour les travailleurs des commerces dans le secteur |

| |
|---|
| I see no need to move tracks unless absolutely necessary. Cycle lane will have crossing points either way. |
| Résultat est excellent, mais les coûts certainement plus élevés |
| It adds unnecessary construction time to take the train tracks out |
| Voir commentaire précédent. Le déplacement des rails peut être un option si elle favoriserait l'accès aux piste cyclable et au SRB. Toutefois, la fréquence de passage du train est nulle et semble donc peu influente sur le processus décisionnel. |
| Déplacer le rail permet d'éviter les déplacements inutiles sur la voie et réduit par fait même le risque d'accident |
| Bon scénario. Bravo. |
| Same thoughts as last scenario. Increase frequencies of routes 97 and 800 |
| Pourquoi payer pour déplacer les rails? Quel est le coût de plus? |
| This scenario is fine but the train tracks should ideally remain where they are to contain costs. |
| Même qu'au scénario précédent |
| Il gaudrait ajouter un nouvelle station sur le rapid bus entre Lorain et Cheval Blanc près du Pont couvert Barbant-Philippe pour desservir les citoyens des deux coter du cours d'eau. |
| Déplacer la voie ferrée plus couteux et les voisins sont habituer de la voir à cette distance de leur propriété. |
| Augmentions des cours inutilement |
| Plus coûteux, ouverture operationnelle trop lointaine |
| Plus coûteux, ça va prendre trop de temps avant d'être opérationnel |
| Plus cher, ça va prendre trop de temps avant d'être opérationnelle |
| Je ne comprends pas la pertinence de déplacer les rails de la voie ferroviaire vu les coûts probablement importants. Est-ce que c'est pour séparer les corridors de transport actif et des autobus des trains afin d'accentuer la sécurité des déplacements et minimiser les enjeux de cohabitation entre les différents modes de transport ? |
| Les avantages de déplacer la voie ferrée ne sont pas expliqués. À première vue, je n'y vois pas d'intérêt si le nombre de traverses piétonnes/cyclistes est le même. |
| J'aimerais vraiment que 2 lignes d'autobus partent de la Station Labrosse pour se rendre jusqu'au boulevard Lorrain en passant par St-René. Parce que marcher de la station du lac Beauchamp pour me rendre chez moi est quand même assez loin. |
| Voies de circulation étroites avec un accotement très large de 1,4 m |
| J'ai du mal à évaluer les différences entre les scénarios A1 et A2. Les distances semblent être les mêmes, mais arrangées de manière différente pour permettre un déplacement de la voie ferroviaire dont je ne vois pas l'explication. S'il n'y en a pas, alors l'option plus rapide devrait être privilégiée. Je crois que de maintenir une voie piétonne et cyclable sur le même côté sur tout l'axe du RAPIBUS est-ouest est nécessaire pour permettre des déplacements plus rapides pour tous les usagers et améliorer leur sécurité aussi par le fait même. |
| la voie ferree ne doit pas etre deplacer |
| CATASTROPHE: Les lignes 93,94,95,97 vont s'arrêter à l'aéroport pour immédiatement remplir le 400 qui ne sera pas en mesure d'embarquer les passagers aux prochains arrêts en direction Ottawa. Il vous manque un scénario A3 dans lequel les lignes 93,94,95 continuent sur le Rapibus à partir de l'aéroport. |
| Beaucoup plus d'effort et de temps, si en plus de construire le chemin pour le rapibus, il faut aussi déplacer la voie ferrée. |

| |
|---|
| Si l'on peut sauver en coût et en temps pour réaliser le projet, il serait préférable de ne pas déplacer le chemin de fer. |
| Pourquoi pas utiliser les rails déjà en place |
| Ajouter des trottoirs pour les piétons. Le passage sous l'autoroute 50 est très dangereux pour les piétons. |
| Rail déplacé nécessite plus de temps et de retard (sol contaminé) Aucun accès au Rapibus tant que la piste multi est complétée (et vice versa) |
| Coûts supplémentaires |
| Piste cyclable obligatoire |
| Les avantages en lien avec le déplacement de la voie ferrée ne justifient pas les coûts financiers et temporels liés à celui-ci. |
| Je ne vois pas pourquoi que l'on déplacerais les rails. Coût supplémentaire. |
| Bonne idée également, l'important c'est d'avoir des routes dédiées. C'est le plan déjà mis en place selon mes observations des lieux. |
| Encore une fois, la 77 devrait partir de lorrain |
| le moins d'impact serait mieux |
| Traversé piéton fréquente++, ne pas oublier les arbres pour l'ombre entre les voies. (Qualité de aire aussi) |
| C'est un bon scénario qui va sûrement coûter plus cher. |
| Ca revient au meme que le A, mais plus de travaux inutile |
| Pourquoi déplacer le système ferroviaire ? Probablement plus d'argent à y investir |
| Pas besoin d'avoir les vélos près des autobus, pourquoi dépenser pour faire bouger la voie ferrée. Peut-être consider l'utilisation des usagers et faire une traverse à un endroit utile. |
| Est-il vraiment necessaire de deplacer la voie ferrée ? Coût supplementaire pour avoir le même résultat que le A1 |
| Le 400 dans les heures de pointes devrait passer plus souvent |
| This scenario best serves the fewer houses near Montee Dalton and underserves most of the population living near Maloney |
| Ça me semble plus sécuritaire d'avoir le train à part plutôt qu'au milieu des voies réservées |
| Cela permettra de passe un bord de la villeba l'autre mais il devra avoir de gros parobus |
| Quel est l'utilité de gardé les rails? |
| Au niveau du déplacement des rails, je laisse les spécialistes se charger des trouver la meilleure avenue |
| J'aime mieux cet aménagement, mais pour moi l'importance est le prolongement en dehors des routes. Lorrain n'est pas très large et déjà la circulation est assez intense aux heures de pointes donc important de prolonger vers l'aéroport. |
| maintenez le status quo faites juste améliorer les horaires au lieu de scrapper le système déjà dysfonctionnelle, diminuez les temps d'attentes mettre toute les autobus à 15 et 30 minutes du lundi au dimanche |
| Bonne idée |
| j'aime moi idée il va avoir moins de cout sans déplace la voie ferrer |
| Faut garder la piste cyclable tout le long du parcours |
| non. laissez le 95 et 93 comme ils sont. |
| Oui, ça c'est bien, mais ça va coûter plus cher. Je m'interroge à savoir si ça vaut la peine. |
| C'est l'idéal. Mais le déplacement de la voie ferrée risque de coûter cher. |

| |
|--|
| Probablement des coûts très élevés pour déplacement les rails. |
| Coûterait plus cher |
| A moins que ce soit nécessaires de déplacer le rail, a1 est favorable |
| Pourquoi améliorer le 97 mais pas le 95? |
| L'élément bruyant (autobus) étant au centre, il réduit l'impact sur les quartiers résidentiels. |
| Piste cyclable plus accessible pour les routes avoisinantes, mais probablement cout plus élevé. |
| Que le 95 en provenance de l'encan arrête aussi à l'aéroport |
| Même justification que le précédent scénario seul variable le coût d'aménagement |
| This one is better because the bicycle route is nearest to the bus |
| Yes, good idea |
| Yes |
| Ne touchez pas à la 93,95 et 97 svp. C'est déjà long faire de Buckingham à Ottawa. Si en plus on doit faire un transfert, ce sera l'enfer |
| Beau scénario mais sûrement plus coûteux |
| Bien mais très couteux.. |
| Plus de coûts et de délais associés mais bonne solution |
| Je ne comprend pas la plus value de déplacer les rails |
| Il s'agit du meilleur scénario (A1 et A2) |
| Je ne pense pas que des lignes 400 aux 15 minutes aux heures de pointe sera suffisant pour répondre à la demande. Les lignes 400 sont déjà remplies à ras-bord aux heures de pointes, souvent dans des autobus non-articulés. Il est difficile de se prononcer sur ce scénario sans connaître les délais supplémentaires de déplacements. Je ne comprends pas non plus ce qui se passe avec la ligne 95 une fois à de l'aéroport? Faut-il 2 correspondances pour se rendre à Lorrain? La ligne 400 semble partir de Lorrain. |
| J'aime moins car la piste velo est a côté de la ligne autobus |
| Je ne vois pas de différence avec l'autre scénario. Désolé. |
| Plus de sous à dépenser, mais plus pratique |
| Je ne vois pas l'utilité de déplacer le chemin de fer actuel, en autant qu'on réponds aux besoins des utilisateurs (rapibus + piste cyclable.). Les coûts seront augmentés évidemment si cette option est choisie...j' imagine! |
| Les coûts seront plus élevés avec ce scénario qui donne pratiquement le même résultat. Le GROS problème qui demeure à mon avis, c'est que vous allez remplir très rapidement votre ligne 400 par les passagers des lignes 93,95,97 et lorsqu'il arrivera à Labrosse, l'autobus sera plein et dans l'incapacité d'embarquer des nouveaux passagers. Il serait plus prudent, à mon avis, de faire continuer les lignes 93 et 95 sur le rapibus comme c'est le cas en ce moment pour au contraire, alléger la ligne 400 qui est déjà souvent très bondé de gens. Ça sera très certainement catastrophique à mon avis si vous arrêtez les lignes 93 et 95 pour transférer ces passagers à la ligne 400. La ligne 97 ç'a du sens, c'est déjà le cas, mais vous augmentez aussi sa fréquence à l'heure de pointe = plus de monde! La ligne 400 n'est pas un train léger de 1000 passagers. Il a la même capacité que si vous combinez deux autobus simples 93 et 95. Ajoutez à ça le 97... Ouff. Pu personnes peut embarquer dans le 400 après qu'il ramasse les gens de l'aéroport (stationnement incitatif en plus). |
| Je ne vois pas l'avantage de déplacer le Rail. Cela engendre des coûts inutiles. |
| Sans doute plus cher et je n'y vois pas de gain |

| |
|---|
| La distance entre la piste cyclable et des éléments motorisés en mouvement est moins grande. J'aimerais mieux une distance supérieure pour la sécurité des cyclistes. |
| Évitement de coût si on ne déplace rien |
| Ce n'est pas une mauvaise idée mais je crois que de déplacer les rails est inutile. |
| Appears to be little tangible benefit to moving the tracks |
| Viable à long terme. |
| Je ne vois pas le besoin de déplacer le rail. |
| Très bonne idée aussi, mais je ne vois simplement pas pourquoi on aurait besoin de déplacé la voie ferroviaire? Peut-être ai-je mal lu le projet, mais je pense que les avantages de la déplacer devrait être plus clairs (s'il y en a) |
| il serait intéressant d'ajouter des stations plus rapprochées pour favoriser l'accès au stations à la marche. Puisque c'est l'extrémité du réseau et qu'il devrait y avoir de moins en moins d'usagers en "transit" plus on s'en va vers l'Est, le fait d'avoir à arrêter à 1 ou 2 stations de plus ne devrait pas être trop dérangeant. |
| Quand à faire, faisons le correctement. Encore là, je me demande s'il est absolument nécessaire de construire/maintenir maintenant la voie ferrée. D'autre part, est il réellement nécessaire que deux autobus puissent se rencontrer? Est ce que la circulation des autobus sera aussi intense ou besoin de l'etre dans ce couloir quand meme assez court? |
| Je pense plus sécuritaire de séparer la piste cyclable et la voie autobus |
| Je rajouterai une bordure de ciment du côté de la voie cyclable, pour bien protéger les cyclistes des débris projeté. |
| Ne bénéficie à personne! |
| Je trouve que le déplacement des rails serait tout simplement une pure perte financière. |
| pas plus que ce que j'ai déjà dit précédemment |
| Coûts élevés afin de déplacer la voie ferrée. |
| Même chose que la question précédente, je ne veux pas voir de Bus passer dans ma cour et je veux garder la tranquillité de la forêt et des animaux. Certainement que vous pouvez passer ailleurs sans détruire la forêt. |
| Idem à 1 et 8 |
| Je ne vois pas vraiment d'avantages par rapport à A1. |
| Encore une fois, destruction de la faune et coupe des arbres centenaires inconceables |
| Que ce soit celui-là ou le précédent, les conséquences seront les mêmes, telles qu'énumérées à la question précédente. La perturbation de notre environnement, la perte de notre unique sentier en forêt font en sorte que je suis définitivement contre cette solution aussi. |
| La station Cheval-Blanc est de l'autre côté. Ça me semble être une mauvaise idée. |
| Plus cher que sans bouger le rail. Horizon plus long, il faut agir vite... |
| Ceci semble être l'option qui fait le plus de sense. La piste cyclable serait plus sécuritaire et il y aurait moins d'autobus sur Lorrain. Ça serait peut être une bonne idée de faire passé la ligne 75 jusqu'a la rue du cheval-blanc. Ça pourrait déservir plus de gens, mais ça dependant de la demande! |
| Le surcoût semble énorme simplement pour empêcher sur papier les gens de traverser les rails. Offrez des traverses et seulement quelques personnes traverserons les rails ailleurs à leur propres risques. Pas besoins d'emmurer tout. |
| Au risque de me répéter...Scénario impossible!...Les propriétés privés sont directement aux abords du chemins de fer. Impossible sans expropriation! |

| |
|---|
| Le transport ferroviaire est déjà inutile pour le secteur industriel de Gatineau. Il n'y a aucun arrêt de train possible donc pourquoi perdre du temps à le bouger. |
| Tout le rapibus est basé sur l'idée d'un corridor exclusif. C'est le seul choix à envisager. |
| utilize the train tracks for transit |
| Deplacer le rail pourrait engendrer des couts additionnels ors je ne vois pas la nécessité |
| OPTion viable, mais sûrement BEAUCOUP plus couteuse en temps et \$ que de déplacer la rail que l'option A1 |
| De nouveau, le temps pour se rendre aux terminus Cheval-Blanc sera plus long que le temps actuel pour se rendre à labrosse car vous diminuez les passages. Ce n'est pas tant pertinent pour moi |
| Le déplacement de la voie ferrée ne m'apparaît pas nécessaire. Ça coûte probablement très cher pour les bénéfiques réels en plus de prolonger l'achèvement du projet inutilement. |
| Semble vraiment couteux |
| Je crois qu'il faudrait éviter le plus de frais possible . Les rails sont déjà en place . |
| Le meilleur scenario pour une optimisation du service et pour une cohabitation entre rabibus train et piste multifonctions |
| Trop proche des maison |
| Les cours arrières des maisons seront raccourcis |
| Personnellement, je crois que ce serait le scénario le plus sécuritaire car la piste cyclable n'est pas à proximité de la voie ferrée. Je ne serais pas surprise que cette piste soit très sollicitée puisque ce serait la seule voie sécuritaire pour se rendre vers le Boul. Labrosse. |
| Tout dépend de la différence du coût avec a1, donc oui, mais pas a n'importe quelle prix |
| J'adore cette idée! |
| Déplacer le chemin de fer est coûteux , est ce vraiment nécessaire? |
| Même raisons que la question précédente , plus dispendieux encore car déplace la voie ferrée. |
| Aussi une excellente solution, je laisse le soin aux ingénieurs de voir a la meilleure solution. |
| je ne vois pas de différence avec ou sans déplacement de la voie ferrée. J'imagine que de ne pas la bouger serais moins couteux mais j'aime ce senario car il va dans le secteur du chemin Industriel. |
| Le déplacement des rails augmenterait simplement le coût du prolongement si on peut le faire sans pourquoi les déplacer |
| Le rapibus va empiéter dans ma cour avec cette option... aucun sens! Noys allons perdre notre tranquillité et nos animaux sauvages. Il y a plein d'autres options, laissez les résidents tranquilles!! |
| Coût plus élevé, mais tout de même un bon choix |
| Déplacer la voie excellente idee |
| Super. On encourage aussi les cyclistes et les nombreuses familles à prendre leur vélo et cela sans les lancer dans le trafic automobile |
| Semble coûter plus cher du au déplacement des rails. Le "jersey" à droite des rails semble inutile. Il n'y a pas ca ailleurs sur le réseau |
| Option similaire mais pourquoi déplacé les rails? En quoi est-ce utile? |
| Pour le même scénario que le A1, le coût et le temps de réalisation de cette option semble plus élevé et long dû au réaménagement de la voie ferrée pour augmenter l'emprise d'au plus 0,04 mètre. Aucunement convaincu du bénéfice coût de cette option. Plus d'information serait nécessaire pour faire un choix éclairé. |

| |
|--|
| Finissez la phase 1 pour ne plus être au centre ville de Hull dans le trafic |
| Le déplacement de la voie ferrée va sûrement engendrer des coûts et des délais supplémentaires. |
| Selon moi, déplacer la rail ne ferait que d'augmenter les frais sans raison valide. |
| Ras |
| Cela semble plus cher et plus complexe que A1 |
| Cette option semble moins sécuritaire pour les vélos et les coûts seront plus élevés à cause du déplacement de la voie ferrée. |
| I prefer keeping the rail intact and just adding the bus lanes but this is still better than the last option |
| Meilleur scénario sans aucun doute. |
| Ce scénario semble le meilleur. |
| Même chose que A1 |
| Il faudrait voir les coûts du déplacement des rails. |
| Pas de valeur ajoutée notable de déplacer les rails. |
| Plus chère par ce que il faut bouger la rail vers le sud |
| Il n'y a pas de différence effective autre que le coût j'imagine entre déplacer ou non les rails |
| Si le coût est inférieur avec les rails non déplacés, c'est l'option qu'il faudrait privilégier. |
| Il aurait plus de choix pour transport marché vélo ou autobus ainsi la voiture. |
| Positionnement optimal du réseau cyclable. Valeur ajoutée de ce geste à valider par rapport au coût de déplacer la voie ferroviaire. |
| Additional Stop at rue du Galion |
| Pour moi, ça change absolument rien! |
| Je trouve que certaines sections des secteurs des Sables (ex, Chateauguay, Pasteur) et Cheval Blanc sont moins bien desservi par les lignes de quartier...plus de marche. |
| pourquoi déplacer le rail ? |
| Je crois que celle-ci est une étoile en moins, car elle nécessite un déplacement de la voie ferroviaire et pourrait engendrer des coups supplémentaires. La réflexion au niveau de service offert aux citoyens du secteur demeure excellente à mon avis. |
| Plus convivial mais plus complexe et plus long |

| |
|---|
| Scénario B (sentier polyvalent sur le corridor ferroviaire et Rapibus majoritairement en voie réservée sur Lorrain / Maloney) Avez-vous des commentaires sur ce scénario? Voyez-vous des éléments à ajouter, retirer ou modifier? (facultatif) |
| A mon avis ce scénario est le meilleur car le Boulevard Maloney est très grand and déjà très passant. Donc, l'impact sur les résidants ne serait pas significatif. |
| Pourquoi l'aéroport? La demande viendra d'Angers et de Masson, il faut donc un projet qui peut continuer et non mourir dans une zone qui aurait plus d'avantage à redevenir agricole |
| Excessively increases traffic on Lorraine with limited upside |
| Étant donné le trafic, le peu d'espace disponible pour des voies réservées, l'état de ces boulevards et le nombre de lumières sur le parcours, cette option ne permettrait pas d'assurer le service attendu en terme de qualité, fiabilité (heure d'arrivée aux stations) et rapidité (l'intérêt du rapibus). |

| |
|---|
| Accès aux commerces |
| Devrai t être une ligne directe depuis Aylmer (Rapibus) |
| Très bon scenario pour accomoder les utilisateurs pour accéder sux différents commerces du boulevard maloney |
| Pas bon. Trop de feux de circulation. Très mauvais scénario!! |
| Excellent suggestion. Il y a deja de la circulation. |
| Cette solution n'amène pas le système de transport à être efficient. Il ne favorisera pas la population à prioriser le transport en commun et le rapibus si les autobus sont sur la même route que les voitures et sujets aux multiples lumières de signalisation sur le Boulevard Maloney. |
| Proche des commerces et offre plusieurs options |
| Pourquoi vous êtes capable d'accoucher d'un tel scénario avec des voies réservées pour Maloney et Lorrain, mais que ça va prendre un tramway de 4 G\$ à Aylmer? |
| Beaucoup plus près des grands attraits touristiques et fonctionnels de la ville. Meilleure visibilité pour la STO. Meilleurs partenariats commerciaux avec les entreprises sur ou en bordure de la voie Rapibus. |
| On mets les autobus avec les autos, ça c'est plus prudent |
| Si en voie réserve oui sinon, non. Maloney toujours en construction souvent juste 1 voie donc ce n'ai pas réaliste. Ça va continuer à grandir avec des condos donc dans 10 ans le sentier pédestre sera agrandi d'autre construction et il n'aurait plus de voit réservé |
| Aucune |
| Oui comme à Montréal et Ottawa, les voies réservées seront l'idéal. Les voyageurs pourront se rendre à leur destination de manière plus rapide et durable. |
| Maloney est deja compliquer en hiver SVP mettez l'autobus aux centres le risque d'accident est plus grand. |
| This section of Maloney is already needing repair and is realistically too narrow in places for a dedicated lane. Traffic would be terrible, especially during construction. |
| Délaisse les quartiers du Cheval-Blanc là où il y a beaucoup de gens. Le but est d'éviter les transferts et profiter de la fréquence d'autobus. Ce scénario me ramène à prendre la voiture pour l'autoparc |
| Car traffic does not respect reserved lanes, the traffic will slow busses down. |
| L'option semble peu alléchante de par les dépenses engendrée par la création de la piste multifonctions et des réorganisations des artères. On dépenses des deux côtés à la fois. Ça retarderait la réalisation d'un reel SRB |
| Le secteur est déjà un chantier de construction depuis 3 ans Les résidants du secteur ont hâte que ça se termine |
| Vraiment la pire idée. La c'est sur qu'il va y avoir des problèmes d'accès à la route. |
| Add a multi use pathway on one side of Maloney |
| This is much less ideal than having dedicated lanes in the railway corridor. |
| La meilleure option reste de prolomger le rapibus à côté du chemin de fer. |
| Ne touchez pas à la rue Maloney elle est déjà assez petite. |
| Va augmenter le trafic dans le secteur et favoriser les accidents. |
| Déjà Lorrain est très achalandé et étroit ce qui n'amilorera pas la situation. |
| Je ne comprends pas comment la voie unidirectionnelle sur Lorrain pourrait fonctionner, mais de toute manière je n'aime pas l'option d'alourdir le trafic en ajoutant des lumières et |

| |
|--|
| "encombrants" sur la route. En prenant la voie ferroviaire, autobus et voitures ne se nuisent pas l'un l'autre |
| Il y a déjà beaucoup de trafic sur Maloney, alors 1 voie réservée ne serait pas avantageuse |
| Il y a déjà beaucoup de circulation sur Maloney. |
| Non c'est l'enfer le trafic le matin quand on vient dès secteur buck-mass-angers |
| Ça n'enlèvera pas le trafic et ça risque de l'augmenter. Mais c'est bon pour les vélos. |
| risque d'augmenter le trafic et risque de collision, mais c'est bon pour les vélos |
| N'enlèvera pas le trafic au contraire cela va l'augmenter mais c'est bon pour les vélos |
| Autobus dans le trafic!!! |
| Ce scénario, bien que pertinent vu la desserte actuelle, me semble moins intéressant que les deux précédents le long de la rail. Par contre, aucun lien de transport actif n'est prévu en dehors des trottoirs. Un lien multifonctionnel (sentier polyvalent/piste multifonctionnelle) serait important d'un côté ou de l'autre, et ce, même si un lien cyclable est aménagé le long de la voie ferroviaire. |
| Pas de lien cyclable. |
| Il faudrait cependant s'assurer que les usagers ne se fassent pas frapper par des véhicules lorsqu'ils sortent de l'autobus. Je fais référence aux accidents survenus à Montréal sur le boulevard Pie-9. |
| Déjà dangereux sur Maloney pas besoin de rajouter un autre danger pour nos jeunes. |
| pour le transport actif, il sera très bien, mais pour les autobus, il ne serait pas idéal. Lorrain est très étroite |
| Je crois que ça aurait pu être un scénario alternatif intéressant, mais il ne fait pas suffisamment place aux déplacements à vélo et je crain que l'aménagement ne soit pas au rendez-vous pour les piétons et cyclistes, de la même façon que l'aménagement est pratiquement inexistant en ce moment, rendez leur déplacements dangereux. |
| vvvv |
| Pourquoi pas utiliser les rails déjà en place |
| Ce scénario permettrait un accès rapide et sécuritaire près de l'aéroport. Je pense qu'il s'agit du meilleur scénario! |
| Engorgement de la circulation-augmentation du temps de circulation en période de pointe |
| Ce trajet est trop compliqué, loin et prend trop de temps pour les citoyens voulant voyager rapidement d'un endroit à l'autre. |
| Maloney est déjà très occupé. |
| Trajet rallongé via Lorrain-Maloney-Cheval Blanc; ça desservirait la clientèle au sud mais la population au nord de la rivière La Blanche est toute aussi grande sinon plus. Le boul. Maloney doit demeurer une route pour le transport et l'automobile. Une piste cyclable sécuritaire sur Maloney serait cependant bienvenue. En tant que cycliste c'est un chaînon manquant pour connecter sur la piste coin Main-Maloney. La rue Notre-Dame s'est améliorée sur un petit tronçon mais ce n'est pas suffisant; c'est un champs de mine dangereux. |
| Il y a déjà des problèmes de circulations dans le coin si vous voulez en plus faire une voie réservée ça va empirer |
| Augmente le danger pour les vélos de route, mais rapproche le Rapibus des lieux traditionnellement fréquentés. Dépend du NB d'arrêt et des aménagements supplémentaires pour vélos sur cette même voie (peut-être passer sur l'avortement au lieu du centre afin de faire des voies partagées vélos -bus |

| |
|--|
| Le Boul. Maloney est toujours congestionné durant les heures matin et soir |
| Je trouve que Maloney est déjà chargé, en plus des deux écoles proches ça va augmenter le trafic |
| La circulation est déjà lourde sur Maloney. Si les autobus pourront voyager de façon fluide, ça me va. Sinon, aucun avantages de prendre l'autobus (si les délais restent élevés) |
| Avez-vous la place sur Lorrain pour élargir la rue? |
| Risque d'accident plus fréquent, plus de lumière sur Maloney...il en a déjà beaucoup. Les lumières deviendront un problème pour les usagers de la route |
| Maloney a déjà plein de trafic et de fermeture pour des réparations diminuer d'une voie va juste respirer |
| Vraiment pas une bonne idée |
| This option seems the most accessible |
| Le secteur étant déjà très congestionné, je ne crois pas que ce plan serait efficace pour les usagers, particulièrement en hiver |
| Ridicule faite juste un service stable, me rendre au travail en bus c'est 46 min et en auto 7 min |
| Rends les déplacements compliqué sur un axe déjà saturé. Avec le corridor ferroviaire taillé sur mesure pour le rapibus, je me vois pas l'utilité de dévier le corridor du rapibus sur Maloney. Également une option qui est moins centrale pour le secteur donc moins intéressant pour l'ensemble des utilisateurs potentiels |
| maintenez le status quo faites juste améliorer les horaires au lieu de scrapper le système déjà dysfonctionnelle, diminuez les temps d'attente mettre toute les autobus à 15 et 30 minutes du lundi au dimanche |
| Mauvaise idée. |
| Il y a d'autres moyens que d'augmenter le trafic sur Maloney et Lorrain |
| Not the best idea |
| Cela n'aidera pas aux vélos |
| sur maloney ça va créer plus de trafic maloney est toujours un bouchon de circulation on gagnera pas de temps de passer par maloney |
| bad for traffic |
| Le boulevard Maloney est congestionné le matin et le soir. Les autobus vont perdre leur temps aux lumières. De plus, les autos vont perdre une voie dans chaque sens. |
| Pas si mal, mais il y a beaucoup mieux à faire. |
| semble compliqué pour les déplacements à pieds (pour monter et descendre des autobus). artères déjà très occupées. déjà difficile d'entrer et sortir des commerces et domiciles en voiture |
| Piste cyclable |
| Ce scénario créera trop de circulation (avec l'ajout de feux sur une section de Maloney qui en contient déjà 6 ralentirait la circulation autant pour les automobilistes que pour les autobus. |
| La circulation est déjà très difficile sur Maloney/Lorrain en heure de pointe alors, je ne vois pas comment la circulation locale du quartier va s'améliorer en enlevant une voie de circulation. |
| Complètement à oublier avec le trafic que cela causerait |
| Le 95 continue sur l'autoroute... pas une bonne option pour l'est |
| Aucun avantage pour un passager de passage et même un désavantages avec le trafic et les arrêts multiples sur Maloney. |
| And A bicycle route |

| |
|--|
| Yes |
| Yes |
| Trop d'impact sur la circulation |
| Fluidifie le trafic sur le Maloney et offre la flexibilité et tranquillité de l'ancienne voie ferroviaire |
| Engendre des travaux importants, probablement plus de problèmes contrairement à une voie dédiée aux autobus à 100% |
| Peu viable à long terme |
| Cela causerait des inconvénient et retard car le bus doit suivre les feu d circulation. Maloney et Laurin sont très achalandée le matin et soir. |
| Trop de vehicule. Temps d'attente sera trop long pour y voir l'avantage du transport actif ou en commun |
| Lorrain semble mieux mais je ne sais pas. |
| Il y a déjà bcp de trafic pour les automobilistes, je pense que d'embarquer sur les rues (même si les espaces sont réservés) va encore causé plus de circulation automobile, puisque vraisemblablement une voie sera pénalisé |
| il y as pas suffisamment d'espace pour élargir ces boulevard et il y as déjà trop de circulation dans le secteur |
| À éviter à tout prix, l'ajout de lumière additionnelle ne ferait que ralentir plus la circulation locale heure |
| Je déteste ce scénario !! Je ne vois pas d'amélioration au réseau actuel |
| Lorrain c'est une catastrophe qui vous attend pour y faire passer des autobus. Tourner le coin de Maloney vers Lorrain sera en partant difficile à moins de déplacer le feu de circulation sur le coin du terrain du garagiste. Lorrain n'est pas suffisamment large à mon avis pour avoir 3 voies comme vous proposez, ça va avoir l'air ridicule. Une voie réservée sur Maloney va simplement augmenter le trafic avant d'atteindre Lorrain, alors que ce n'est pas le cas en ce moment, et probablement pire le soir au retour. |
| C'est tellement déjà bloqué sur Maloney, je n'imagine pas avec la construction supplémentaire et des autobus de plus en plus. |
| Ça va rendre la circulation à vélo vraiment trop périlleuse sur Lorrain. |
| Moins de place pour le transport en auto! Il est temps de réduire l'espace dédié à l'auto. L'espace pour un corridor actif serait géniale et permettrait plus de tranquillité en étant entourés de verdure sans circulation. |
| Trop passant et trafic roule vite |
| Le trafic sûr Maloney est déjà l'enfer, ajouter des autobus et 6 feux de circulations va empirer les choses au lieu d'améliorer la situation. |
| Il me semble que ça ne peut pas fonctionner à l'est de la Sablonnière sur Maloney... |
| I'm not a fan of not having a completely separate road for buses to move through quickly with minimal lights and this option offers little to pedestrians and cyclists. |
| Pas sécuritaire et risque d'être impacté par la congestion routière |
| Personnellement, je priorise le transport actif au transport en commun, donc pour moi les sentiers polyvalents sont prioritaires, mais je pense que le projet est moins intéressant, puisqu'on n'a pas la voie Rapibus, qui deviendrait drôlement intéressante dans le futur, si les volumes de transport en commun sont plus élevés. |

| |
|---|
| Non, arrêtez de couper les voies des automobilistes. La population augmente toujours et l'autobus ne sauvera pas la planète. Plus que vous enlever des voies aux automobilistes et plus les voitures son immobilisé et crée de la pollution. |
| Complétez pas le projet a moitié avec des solutions band-aid |
| intéressant pour les déplacements "magasinage", mais ne semble pas avantageux pour les déplacements maison-boulot, trop loin des bassins de population |
| La largeur de Lorrain permet-elle ce scénario sans un nombre élevé d'expropriations? La réalité est que les emprises sont quasi inexistantes. L'Eglise Ste Rose de Lima est qualifiée patrimoine culturel historique. Il y a une crise du logement alors il ne faut pas détruire le peu de logement abordable disponible. Faire de Lorrain un sens unique pour les automobiles. Au lieu d'investire dans une nouvelle piste cyclable à proximité du "train", investire dans le renouvellement/prolongement de la piste existante qui longe La Blanche |
| Je conduit sur fourmier qui a une voie réserver au autobus, cette voie est abuser par les motoriste et les cycliste. Sans compter que le trafic a la fin de ces vois réserver peuvent quand même ralentir la route. |
| Cela risque de créé des embouteillages, non? |
| Mauvaise option. Elle ne devrait même pas être présenté. |
| Sans oublié la piste multi fonctionnel le long du corridor de rail! |
| Donner plus d'espace pour les piétons et les autobus sur le boulevard lorrain |
| Cette solution serait la moins chère selon moi, mais point de vue efficacité, je crois que ce serait la moins performente. Oui il y aurait une voie réservé sur le boulevard Maloney et cela serait efficace vue la largeur de cette artère, mais vous la mettriez où la voie réservée sur le boulevard Lorrain?!? Entre le boulevard Maloney et St-René il y a juste assez d'espace pour une voie dans chaque sens et vous voudriez mettre une voie de plus??? |
| J'imagine déjà les accidents!!! les automobilistes ont eu beaucoup de problèmes à s'adapter au rapibus, imaginez donc en ajoutant un couloir réservée en plein centre de Maloney. De plus ce scénario impliquera beaucoup d'autobus entre le rapibus Lorrain et Maloney, qui est déjà congestionné dans les heures de pointe |
| Il s'agit du scénario qui ne toucherait pas les résidences qui se trouve quand un quartier familial, sur Atmec. |
| Je vois du potentiel pour ce corridor, les usagers peuvent arrêter et faire quelques commissions, ça serait bénéfique pour les commerçants, qui n'auraient pas revenir en voiture. |
| Pas le scénario que j'aurais pensé aimer au départ mais plus que j'y pense, plis je le trouve pratique. Le corridor vert est intéressant. |
| Meilleur scénario si le rapibus est mis en place, impact beaucoup moins important sur la faune et la qualité de vie des résidents du secteur |
| Scenarion Ideal, cela ne mettrait pas en péril la déforestation. Infrastructure existante. |
| Je crois sincèrement qu'il s'agit là du meilleur scénario, puisque les utilisateurs et les résidents seront satisfaits. Nous pourrons conserver notre environnement tel qu'il est et nous pourrons aussi éviter d'ajouter des deux de signalisation à la sortie du quartier des Oiseaux. Ce ne serait vraiment pas l'idéal. |
| Faudra élargir Lorrain |
| Bon pour les vélos (corridor ferroviaire) mais mauvais pour la circulation. Solution mi figue mi raisin. |
| J'aime mieux cette idée que la première (status quo), mais ce n'est vraiment pas l'idéale. Avoir une voie réservé au autobus est une super bonne idée, mais l'espace en ce moment que nous |

| |
|--|
| avons sur Lorrain est miniscule. Ajouter une ligne dédié au autobus va créer plus de problème pour les automobilistes et ça serait encore plus dangereux pour les piétons et les cyclistes. |
| Semble plus près de la densité résidentielle, mais allonge le temps de trajet. |
| ce scénario concentre la circulation et réduit l'étalement. C'est beaucoup mieux. |
| Il ne faut pas ajouté plus de trafic à Maloney, c'est déjà limite. |
| Il y a déjà énormément de circulation sur le boulevard Lorrain aux heures de pointe. Réserver une voie aux autobus ne sera pas la solution. |
| meilleur service la fin de semaine |
| N'importe quel scenario qui utilisera des routes déjà existante causera le moins de dommage à l'environnement et préjudice aux citoyens. |
| très couteux je commencerais avec A1 pour aider le secteur industriel pour les emplois et en parallèle je ferais le plan B |
| les infrastructures sur Lorrain ne peuvent pas recevoir un flot plus grand de voiture. Présentement il est à sa pleine capacité surtout aux heures de pointes du matin et du soir. Il en est de même pour le boulevard St René est. |
| have cameras to fine cars that utilize the bus lanes |
| Maloney est présentement en construction, il faudra la reconstruire à nouveau pour accomoder cette option? Impossible d'imaginer que le trajet sera rapide avec toute les lumières.... Alors pas tellement une ligne rapibus mais locale |
| SVP, ne pas ajouter d'autres feux de circulation. Cette option n'est plus du "rapibus" |
| Ridicule |
| De nouveau, il sera plus long de 15 minutes de prendre l'autobus aux heures de pointes. Si au moins il y avait une station entre les deux (cheval-blanc et lorrain)... je risque de meme arreter d'utiliser le transport en commun si les passages sont au 45 min |
| Ce scénario représente un manque de vision. Il jure avec l'esprit initial du Rapibus. |
| 1- Ou se situe la voie cyclable ? 2- Les voitures vont peut-être vouloir doubler sur les voies réservées - Dangerosité de l'option ? |
| Maloney est déjà assez problématique. Et elle est la source de plusieurs accidents je crois que c'est vraiment une mauvaise idée d'ajouter des autobus au milieu en plus . |
| Augmentation de la circulation sur lorrain et trop dangereux |
| Maloney n'est pas du tout adapté pour circuler à pieds (se rendre à l'arrêt d'autobus). Bcp d'entraves à la circulation automobile |
| Pas de piste multi fonction pour le transport actif |
| Ce serait possiblement la pire option. Surtout si l'intention est d'ajouter des feux de circulation sur le Boul. Maloney. Je ne peux imaginer le trafic que ça rajouterait à ce que l'on connaît déjà dans le secteur. Et l'on sait très bien que ça ne va qu'empirer dans les 5-10-15 ans prochaines années. Il serait donc idéal de trouver un scénario qui va améliorer notre qualité de vie. |
| Plus d'habitant au nord de la voix férée que sur maloney |
| Je n'aime pas dutout ce scénario. Le Rapibus se doit de passer dans le corridor et non parmi les voitures. Beaucoup plus efficace et utile pour desservir tout l'est de Gatineau. |
| Ce scénario n'est pas tellement bon car se trouve à l'extreme sud du quartier. |
| Semble plus rallonger le temps de déplacement |
| Pourquoi l'option est à double voie? Le corridor pourrait être à sens a unique et le rapibus pourrait faire une boucle allé via le corridor ferroviaire et retour via Maloney/Lorain ce qui réduis l'impact environnement, coût, et désert plus la population de ce quartier en entier |

| |
|---|
| Cela engendrera plus de circulation automobile |
| Prévoir pistes cyclables. |
| Maloney et surtout Lorrain sont trop sollicités. |
| il va jusque dans le secteur du chemin industriel mais il y a beaucoup trop de feux de circulation à passer sur ces deux boulevard. |
| Risque de créer du trafic plus qu'autre chose et prendra beaucoup plus de temps |
| Il y a déjà des sentiers tranquilles en forêt le long de la rivière la blanche... pas besoin de plus que ça. |
| Maloney est déjà assez achalandé et va être pavée, je ne ferais pas de modification sur cette artère. |
| L'idée la plus stupide... non réfléchi |
| Augmentation considérable du trafic et des feux de circulation. Ça ajoute des détours aux autobus. Coûts d'exploitation semble être plus cher à long terme pour la maintenance des routes partagées avec les voitures. |
| Non! Un très gros non. Mauvaise idée au plus haut point! |
| Ce scénario oblige les travailleurs du chemin industriel en provenance de Buckingham, à rebrousser chemin avec le 78 ce qui est une perte de temps. De plus les lignes 93 & 95 (orange) semblent avoir été supprimées ce qui me semble nuisible. |
| Absolument pas!!!!!! C'est déjà congestionné sur Lorrain aux heures de pointe, je crains des expropriations en raison de l'étroitesse du boulevard. Pour Maloney, vous êtes au courant que les gens à Gatineau ne savent pas conduire? Combien d'accident ça va prendre avant que les gens comprennent comment faire pour tourner dans les rues qui traversent le corridor Rapibus? Les boulevards devraient être réservés aux voitures seulement et aux parcours locaux. |
| Le trajet du Rapibus qui passe par plusieurs feux de circulation ralentit l'efficacité du service alors investir dans la construction de voie réservées qui seront aussi sujettes aux feux de circulation n'est pas un incitatif pour son utilisation. |
| Même que précédent |
| La circulation est déjà très lente sur Maloney avec tous les feux de circulation, j'aurais peur que le rapibus empire la situation autant pour les autos que l'autobus |
| J'aime l'idée de prolonger le corridor du Rapibus jusqu'à l'aéroport pour diminuer les délais des feux de signalisation. |
| La circulation sur Maloney est déjà problématique en heure de pointe, donc pour moi cette solution n'est pas favorable. Toutefois, c'est l'option (hors statu quo) qui a le moins d'impact et qui coûte le moins cher |
| Trop de trafic sur Maloney |
| Trop de circulation déjà sur Maloney et Lorrain. Se serait chaotique et pas sécuritaire pour les corridors scolaires à proximité. C'est le moins bon scénario présenté. |
| Worst scenario possible. Too much traffic on Lorrain and Maloney already. Not a good idea. Also, this would be a longer distance and more time consuming route, do not like this route at all |
| Ridicule. |
| Compte tenu de l'expérience avec la synchronisation actuelle des feux de circulation sur Maloney, ce n'est pas l'idéal. |

| |
|--|
| Peu d'espace sur Lorrain. Circulation déjà difficile localement. Circulation sur Maloney déjà affectée par le rétrécissement des voies à des Sables. Perte d'efficacité de la rapidité du système lors de son entrée dans le système routier. |
| Lorrain is already narrow at some locations and adding a third lane is ludicrous. Not to mention the added traffic this will cause. Where would these two new stations be built? Expropriation will be needed which will drive to build cost up. |
| Maloney a Trop de trafic et la rue est trop étroite dans cette partie de la ville pour être une bonne idée sans exproprier personne. |
| Ajout de 6 lumières = augmentation du temps de déplacement, autant sur le rapibus que les automobilistes. |
| J'aimerais le 2 immédiatement. |
| La perte du service en site propre vient nuire à l'ensemble du corridor Rapibus. |
| Not much space there |
| C'est très différent, j'aime bien mais par contre pour Maloney, il y aura seulement 1 voie pour chaque direction pour les automobilistes? |
| Congestion sur Lorrain |
| C'est une idée, pas la meilleure selon moi car elle ajoute du volume sur un boulevard qui est déjà très achalandé. Les autres options viendraient combler un plus grand besoin et du même coup améliorerait la valeur de la STO aux yeux des citoyens. |
| Trop loin |
| Tant qu'à prolonger le rapibus, je crois que le mieux serait de prolonger le corridor existant afin de rendre la meilleure expérience possible en terme d'efficacité et de rapidité |
| Réseau routier déjà fortement sollicité |

| |
|--|
| Option : terminer le corridor du Rapibus à la station de l'Aéroport Avez-vous des commentaires sur cette variante? Voyez-vous des éléments à ajouter, retirer ou modifier? (facultatif) |
| Mesure temporaire ou permanente? |
| I believe that an extension to A-50 is required. Especially the immigration goals |
| Se rendre jusqu'à l'autoroute 50 serait mieux étant donné que ça va grossir encore dans les prochaines années autant en ville qu'en périphérie. |
| J'ai peur des feux de signalisation sur la rue des hirondelles, ce sera très compliqué de sortir et d'entrer de mon quartier le matin et le soir. Je préfère que le Rapibus ne soit pas prolongé. |
| On manquait l'opportunité d'avoir le Rapibus jusqu'au park industriel et l'aéroport. À moins qu'un éventuel prolongement du Rapibus jusqu'à Angers, Masson, Buckingham suivant le chemin de fer serait possible dans le futur?! |
| L'avoir jusqu'à la 50 permettrait les gens qui travaillent sur la rue industrielle de profiter de cette amélioration. Ceci permettrait aussi aux gens de Buckingham et Masson-Anger d'avoir une route plus directe et éviterait le trafic de la 50 puisqu'il passerait ensuite sur le rapibus avant le trafic sur la 50 qui se produit autour de la sortie Laurin. |
| Il serait intéressant de considérer une station plus proche du secteur industriel proche de l'aéroport pour favoriser un transport collectif pour ces travailleurs qui doivent se déplacer dans ce secteur. Puisque celui-ci est en développement, avoir une station de transport en commun déjà établie favoriserait à cimenter l'utilisation du transport en commun dans ce secteur. |

| |
|--|
| Ça serait une opportunité perdue |
| Mauvaise idée de vouloir prolonger une desserte du Rapibus alors que les bus sont déjà remplis à ras-bord dès qu'ils arrivent à La Cité et aux Promenades. Ce n'est pas compliqué, dans l'état actuel des choses, dès le départ à Labrosse, vos bus sont déjà remplis. Je ne vois pas en quoi le prolongement jusqu'au boulevard de l'Aéroport va améliorer le sort des usagers. |
| Avoir un STO stationnement comme la gappe ferait l'affaire. Pouvoir me stationner et prendre le bus c'est ma réalité et celui de plusieurs, auto -> Bus -> train léger serait d'après moi le system de transport le plus mieux pour gatineau, le bus ce rend au centre ville et le train léger de Hull ce rend a ottawa et connecté avec leur train léger, il a rien apres le boulevard de l'aéroport, ça ne va pas ce faire urbaniser bientôt d'après moi . Les spot à surveiller sont plutôt limbour, Aylmer et Hull |
| Se rendre jusqu'à l'autoroute serait bien |
| Aucune |
| bonne idée, construire un gros stationnement incitatif comme a la station Labrosse de plus l'accès a 50 est facile et rapide. |
| Assuming a large enough park n ride was built, this could work. However there is more space beside the A50 for construction and potential commuters from Buckingham, Masson etc. |
| On se sent délaissé depuis longtemps sur l'efficacité du transport en commun dans le secteur Cheval-Blanc. N'était-ce pas le tracé originale de se rendre à de l'aéroport, mais qui a été réduit dû aux dépassements de coûts (décontamination)? Il faudrait expliquer pourquoi le tracé n'est plus retenue alors que la population y a grimpé en flèche (projet de développement) |
| Je serais très favorable à mon avis de ce rendre jusqu'à Masson Angers avec la voie Rapibus secteur Angers |
| Tout dépend des besoins de déplacement et des opportunités. L'utilisation du boulevard de l'aéroport est possible à faible coût en raison de la largeur de l'artère |
| Vraiment moins coûteux. Éliminé les problèmes liés à l'accès à cause de l'autoroute 50. |
| Le boulevard de l'aéroport est un pôle d'emploi. Il faut s'y rendre. |
| Un aéroport digne de ce nom devrait être accessible en transport en commun, par contre je ne comprends pas ce que cet aéroport offre présentement comme services qui pourraient m'être utiles. Je présume par ailleurs que la concurrence de l'auto serait très forte, vu la localisation. |
| I am neutral but I would like to keep future options open for expanding the Rapibus along the railway corridor to Masson-Angers and Buckingham. |
| Le secteur de l'aéroport est en développement, alors je crois qu'il faut prévoir le transport en commun pour s'y rendre. Actuellement je vois des gens attendre l'aitobus sur le boulevard de l'aéroport et ça fait pitié de ne pas avoir même un trottoir ou une piste cyclable |
| Gatineau à l'espace pour avoir un aéroport à grandeur de celui de Toronto Pearson (YYZ) alors, il faut déjà prévoir comment desservir l'aéroport. Vaut mieux le faire maintenant, car dans le futur cela coûtera beaucoup plus. |
| Vous avez beaucoup d'espace pour faire du stationnement et pourriez établir un service d'autobus pour desservir la clientèle du secteur du parc industriel ainsi que l'est du secteur résidentiel. |
| go to the 50 |
| Moins cher, moins de trafic, ouverture opérationnelle plus hâtive, bon pour les automobilistes en provenance de l'autoroute quand même |
| Moins cher, moins de trafic, ouverture opérationnelle plus rapide |

| |
|---|
| Moins cher, moins de trafic, ouverture opérationnelle plus tôt, |
| Amplement de terrain pour un stationnement Aéroport/ voie ferrée |
| Je pense que la desserte vers l'Aéroparc devrait être considérée. Arrêter le corridor plus au sud pourrait limité la qualité de la desserte. Cela dit, la nécessité d'avoir un Rapibus dans l'Aéroparc n'est pas certaine si 1) le corridor prolongé s'arrête à proximité et que 2) une ligne régulière assure le transport aux heures pertinentes dans l'Aéroparc. |
| Ce ne sera peut-être pas très achalandé au terminus, mais ça pourrait augmenter la densification. Ce serait un point d'arrivée pour les gens qui habitent plus loin pour y stationner leur véhicule. Ce serait aussi un bon point de départ et d'arrivée pour le covoiturage. |
| Terrible Idea. The airport should be serviced as well as the businesses along chemin industriel. Property taxes for the businesses have gon eup and up with nothing in return for the businesses in that area that are paying and hurting and the residents that would need to get to work there without owning a car. |
| Je n'ai pas vraiment d'avis sur la question. Ajouteriez-vous des stationnements incitatifs à la station de l'autoroute 50? |
| Je crois que d'offrir des solutions de transport collectif jusqu'à l'aéroport permettra de le vitaliser. Peut-être éventuellement pourrait-il grandir et offrir des services plus importants? Il y a aussi plusieurs entreprises dans ce secteurs avec des employés qui gagneraient à avoir une offre améliorer avec moins de transferts. |
| Cela viendrait engorger la 148 d'avantage dans ce secteur |
| CATASTROPHE: Les lignes 93,94,95,97 vont s'arrêter à l'aéroport pour immédiatement remplir le 400 qui ne sera pas en mesure d'embarquer les passagers aux prochains arrêts en direction Ottawa. Il vous manque un scénario A3 dans lequel les lignes 93,94,95 continuent sur le Rapibus à partir de l'aéroport. |
| Le Rapibus doit se rendre jusqu'au parc industriel afin d'attirer et retenir les travailleurs. |
| Encore les rails sont déjà en place et très peu utilisé |
| Le secteur est dangereux pour les piétons qui descendront de l'autobus. Il faut prévoir un accès sécuritaire jusqu'à l'aéroport. |
| Aucunement nécessaire. Ce sont des dépenses non nécessaires. |
| Permet de desservir à coût nul (marquage routier) le parc industriel et l'aéroport ... Si utilisation insuffisante, on le suspend! |
| Ce serait bien que le corridor du Rapibus aille jusqu'à l'autoroute 50. Un grand stationnement favorisant le transport en commun devrait être installé à cet endroit-là. Cela pourrait également mener à la création de nouveaux logements et magasins afin de développer ce secteur de Gatineau. |
| oui svp !!! :D ca améliorerait beaucoup beaucoup les émissions de carbone de l'aéroport... |
| Meilleur choix |
| Cela viendrait dynamiser le parc industriel. |
| L'important sera d'avoir un terrain de stationnement assez grand pour la clientèle de l'Est. Rendu là il sera toujours possible dans le futur de se réajuster selon l'achalandage. |
| Je trouve que c'est une bonne idée, les autobus qui viennent de buckhingam pourrait emprunter cette voie. |
| je veut Angers comme dernière Station..... au minimum. |
| A moins de Grand stationnement près de l'aéroport et l'amélioration des sortie autoroute pour rejoindre de réseau Rapibus (parc-commute) lorsque venant de l' est (Papineau) qui est souvent congestionné présentement. Un grand stationnement etagé serait intéressant |

| |
|---|
| La 50 est à deux pas du boul. De l'aéroport. Ce n'est Pas nécessaire de faire se prolongement |
| Les deux sont de bonnes options |
| Most people who are already in their cars on A 50 will stay in them and drive downtown. Hardly anyone will park their car to get on the inefficient STO for it to take another hour to get downtown. You guys are dreaming. |
| Il faudrait voir les besoins des travailleurs du parc industriel. Si les gens préfèrent prendre leur véhicule personnel car la station sera toujours trop loin de leur travail, ce prolongement n'est pas nécessaire. D'un autre côté, si la station du rapibus est facile d'accès à côté de l'autoroute 50 et que cet emplacement permet d'aménager un grand stationnement incitatif, ce serait très intéressant pour les gens de l'est de Gatineau |
| J'ai l'impression que cette option va augmenter de beaucoup le transit automobile sur l'axe Atmec/aéroport |
| maintenez le status quo faites juste améliorer les horaires au lieu de scrapper le système déjà dysfonctionnelle, diminuez les temps d'attentes mettre toute les autobus à 15 et 30 minutes du lundi au dimanche |
| Bonne idée, pas besoin d'aller sur la 50 |
| Pourquoi inclure l'autoroute, quand les autobus de la STO ne l'utilise presque plus depuis le rapibus? |
| It should have the option to eventually extend to Buckingham. |
| bonne idée d'arrêter le corridor du rapibus à aéroport mais comment cela va aide mieux desservir les secteur de Masson anger et buckingham |
| should reach ato. 50 |
| Personne ne va prendre l'autobus à l'autoroute. Ceux qui habitent plus bas sur la 50 sont déjà dans leur voiture et vont simplement continuer leur chemin. |
| La station A50 ne doit pas être retiré |
| N'habitant pas l'est de Gatineau, je suis ambivalent. Je crois qu'une consultation spécifique pour la population de l'est de Gatineau sur la possibilité d'utiliser le rapibus comme endroit de stationnement incitatif et ainsi couper le trajet en deux serait quelque chose qui les intéresseraient. Je ne suis pas convaincu que se rendre si loin de la station aéroport sera si bénéfique en termes de d'augmentation d'achalandage pour les coûts supplémentaires que cela occasionnerait. |
| Non |
| Pour les habitants plus à l'est, le prolongement vers A-50 va aider à diminuer la circulation sur le boulevard de l'aéroport des non-habitants. |
| A voir avwc le temps |
| Mais pourquoi? Je n'y vois pas le point, à moins que la ville planifie l'expansion de se secteur.. |
| Trop de trafic sur le boulevard de l'aéroport |
| Puisque je viens de l'extérieur, un stationnement incitatif à vignette est nécessaire pour moi. Sans vignette, je suis pris à utiliser un des rares stationnement incitatif à vignette à l'extérieur du tracé en question. |
| Autoroute est à deux pas un aménagement logique et le efficace des boulevards et rues du secteur pour la fluidité du trafic en fin de parcours alors que les usagers auront à poursuivre avec in autre mode de transport |
| Le rapibus doit se rendre jusqu'au boulevard des laurentides, puis masson, puis Buckingham avant de boucler et revenir. Service heures de pointe am et pm dans les 2 directions. |
| Nous avons besoin de solutions sans voitures, pas plus de stationnement |

| |
|--|
| I would not change anything |
| Yes |
| Yes |
| Ne m'affecte pas donc je n'ai pas d'avis. Cependant le trafic sur la 50 dans ces hauteurs là ne ralentie pas l'autobus |
| L'autoroute se marche très mal, et est très dangereux.. il faut que le bus se rende à l'aéroport... Le trafic n'est pas assez important pour un Rapibus |
| Pas idéal et possibilité d'Accidents entre piétons et autos pour les personnes marchant entre la station de l'aéroport et l'aéroport ou le parc industriel (la sortie d'autoroute venant de l'ouest est dangereuse et n'a pas beaucoup de visibilité) |
| Si la prolongation à l'A-50 permet l'ajout d'un stationnement incitatif avec beaucoup de places de stationnement, cette option pourrait être intéressante. |
| Je trouve que l'idée que les gens puissent se rendre dans un stationnement incitatif près de la sortie de l'A-50 est une excellente idée donc de finir la voie au boulev. de l'aéroport serait une opportunité manquée |
| Ça irait jusqu'où pour l'autoroute 50? |
| Dans l'optique où je suis à Buckingham et que je prends le 95... je ne souhaite pas de changement... |
| si la station du boulevard de l'aéroport a un grand stationnement comme à la station Labrosse il ne devrait pas avoir de problème de circulation car le boulevard de l'aéroport est quand même large et bien fait |
| Je ne connais pas suffisamment les besoins dans le secteur de l'aéroport et autoroute 50...difficile pour moi de juger! |
| C'est mieux d'avoir une station à l'aéroport avec stationnement incitatif. Cela pourrait potentiellement être un moteur économique pour un transporteur aérien, mais peut aussi servir pour des événements comme Aero Gatineau. |
| Si ça peut coûter cher ! |
| Le rapibus pour l'instant ne doit pas aller plus à l'est que le boulevard de l'aéroport car la zone urbaine s'y termine. |
| Si le stationnement incitatif est près de la station, ce n'est pas trop un problème. |
| Je veux éviter que des voitures se stationnent dans les quartiers résidentiels |
| Tout le secteur industriel serait très mal desservi dans un tel contexte. |
| Je suis indifférent car je ne connais pas le secteur, donc je ne pourrais savoir la différence entre un corridor qui se termine à une ou l'autre station. |
| Un mega-parc-o-bus à l'aéroport pourrait être une bonne idée pour les usagers de l'est, sinon ce n'est pas utile. Personne n'ira à l'aéroport de Gatineau en autobus. Il faudrait sonder les ouvriers du parc industriel sur leurs intentions de déplacement en transport en commun. Ils seront à contre-pointe. Est-ce que la fréquence de passage contre-pointe sera intéressante? |
| Un stationnement incitatif près de la 50 limitera le nombre d'autos qui doivent maintenant entrer en ville. Lorrain, Maloney sont déjà saturés alors un objectif principal devrait être de tenir éloignés le plus possible le nombre d'autos qui doivent venir en ville. Le modèle de la ville d'Ottawa avec stationnement incitatif le long de la 417 est excellent et il y a de l'espace dans le coin de l'aéroport de Gatineau dans un secteur déjà industriel. La quiétude des citoyens habitant près du couloir/stationnement ne peut pas être ignorée. |


| |
|--|
| Dans ma vue le point de la rendre jusque a la 5 est de connecter les commerce et usine/industrie de l'autre bore et permettre le développement de se coin. Plus grand coût initiale mes avec plus de positif a long terme. |
| Débutons avec le prolongement jusqu'a cheval Blanc. Vous pourrai par la suite prolonger si demande il y a. |
| Pas besoin de Rapibus dans ce secteur, il n'y a pas de traffic! |
| Allonger jusqu'à a-50 |
| Eum je ne suis pas certain de comprendre la question. Une carte aurait vraiment été utile pour répondre à cette question. ;) Corrigé moi si effectivement je ne réponds pas à la question, mais de ce que je comprends vous me demander si vous devriez enlever une station de rapibus, soit la station de l'A-50. Si c'est bien la question, je dirais: non. Les lignes de l'Est doivent passer par l'A-50 pour se rendre vers Buckingham. Je ne vois pas pourquoi on retirerait une station par laquelle on doit passer obligatoirement!?! |
| N/A Je n'ai pas d'avantage ou de désavantage à ce scénario. |
| Je ne peux pas me prononcer sur ce prolongement, pas d'image pour l'appuyer. |
| À long terme moins intéressant. |
| Le parc industriel se développe et des commerces devront s'y développer. Faut avoir cette vision. |
| Plus simple, le boul de l'aéroport étant déjà libre et accessible à la sortie de la 50. |
| Ceci n'est pas une mauvaise idée en générale. Je ne comprends pas le bus de se rendre jusqu'à l'autoroute s'il y a une station sur de l'aéroport. Ceci causerait plus de traffic sur la sortie de l'aéroport. Si jamais le corridor du rapibus serait continuer plus loin, ça ferait plus de sense de suivre les rails. Avoir une manière de traverser sous l'autoroute sécuritaire en tan que piéton et cycliste serait une super bonne idée aussi. |
| Si je comprend bien la question: arrêter sur le boulevard de l'aéroport au niveau du corridor ferroviaire plutôt que dans le secteur industriel: à cette question, je trouve que c'est une mauvaise idée comme cela implique de ne pas desservir un point d'attraction à proximité, qui pourrait aider à générer des déplacements à contresens du gros du traffic. |
| Devrait se rendre jusqu'au secteur Anger |
| Dans un monde idéal, raccorder ça à la 50 est nécessaire. Mais entre pas de station du tout. Je prend la station sans raccordement. |
| excellent service |
| n'importe quel scenario qui n'emprunte pas la voie ferré. |
| c'est moins couteux et moins dérangeant pour le traffique. La population veux que le transport soit plus fluide. Pas d'avoir des blocages de traffique infernaux pour 1 ans. |
| voir ma réponse no. 12 |
| Il faut penser de le prolonger dans l'est encore plus dans le futur |
| have the rapid bus corridor extend to buckingham or use the train tracks that already exist (could have train transit from gatineau to quebec and montreal) |
| Offre la possibilité de continuer vers l'Est jusqu'à des Laurentides éventuellement |
| Si une étude est réalisée démontrant que le stationnement incitatif à l'Aéroport et l'utilisation du service serait grandement efficace, GO! |
| Partir du boulevard de l'areoport faire des arrangements avec la MTQ pour avoir un réserve sur l'autoroute 50 pour desservir Masson-Anger et Buckingham |
| Le prolongement m'apparaît souhaitable pour desservir les commerces, particulièrement ceux du nord de l'autoroute. |

| |
|---|
| Quelle est la demande pour se rendre sans véhicule sur l'autoroute 50 ? |
| On veut se rendre à buckingham donc doit se rendre à la 50 |
| Beaucoup de trafic de l'est de la ville se dirigera au rapibus. Plus d'espace pour stationnement incitatif et moins de trafic si près de l'A-50 |
| Ça dépend de l'objectif à long terme. Est-ce que l'intention est d'éventuellement poursuivre le Rapibus vers Masson-Angers (sortie des Laurentides)? |
| Tramway sans Rail pour aylmer |
| Il serait préférable qu'il continue jusqu'à l'autoroute 50 pour faciliter les échanges avec les voyages provenant de l'est. |
| De servir un maximum la nouvel some industrielle pour une meilleure accessibilité et potentiel d'avoir un stationnement relais plus grand pour les plus éloignés |
| Cela pourrait limiter le prolongement jusqu'à Angers et au-delà. |
| C'est quoi l'utilité de se rendre à l'Autoroute 50? Si c'est pour lier des circuits du transport en provenance et direction de Buckingham, ok mais sinon... |
| Encore la, les ingénieurs peuvent voir le pour et le contre et ce qui efficace logistiquement et justifiable financièrement. |
| s'il y a un parc au bus proche de l'autoroute ce serait plus simple pour les usager |
| est ce qu'il y aurait des stationnement incitatif sur la 50 |
| Les deux sont très bonnes comme idée |
| Je ne vois pas l'utilité de se rendre jusqu'à l'autoroute 50. |
| Pour les travailleurs du chemin industriel, ce scénario oblige une marche de plusieurs minutes, jusqu'à 30 minutes dans certains cas. |
| Puisque moins d'autobus de l'est s'y rendront il y a de grandes chances que les citoyens utilisent leur voiture jusqu'au parco bus du Boul. de l'Aéroport plutôt que de prendre le transport en commun à partir de chez-eux pour avoir une plus grande flexibilité. |
| Vaut scénario ne règle pas le problème de l'ouest. Le 93 n'a pas plus de fréquence et n'est pas plus rapide |
| Quelle sera la grandeur du parc o bus Aéroport pour palier au manque de la station A-50? J'ai l'impression que la station A-50 permettra de réduire l'impact physique de la station aéroport |
| On doit absolument se rendre au Chemin Industriel afin de desservir les entreprises/travailleurs qui doivent s'y rendre. |
| Pas vraiment d'intérêt à se rendre en autobus à l'autoroute... |
| I support this, would prefer to see the corridor extend further east to potential L'ange Gardien |
| Inutile, pas de zones habitées |
| Il serait favorable de poursuivre le corridor jusqu'à l'autoroute 50 afin de favoriser le raccordement du service de Buckingham et de Masson-Angers sur le Rapibus. |
| Permet plus facilement à des gens de l'extérieur d'accéder au Rapibus sans engorger le réseau routier local. |
| Sa aiderais à désengorger la 50 |
| Pas différent |
| Le prolongement vers l'autoroute est favorable aux usagers du parc industriel au nord de l'autoroute |
| Buckingham and Masson-Angers buses can reach faster via other routes like Highway 50 or the side road which starts from Montee Paiement exit. |
| Ce sera beaucoup plus facile pour le bus afin de se replacer. |

| |
|---|
| Je ne comprends pas la raison de pourquoi se rendre à l'autoroute?... pour que les lignes de l'est puissent poursuivre leur chemin jusqu'à Buckingham? Ou pour desservir le secteur industriel (les commerces). De mon point de vue, je crois que les autobus pourraient sortir du Rapibus et rouler sur la route avec les voitures sans changements majeures puisque la portion est minime...mais est-ce que d'ici 30 ans le boulevard de l'aéroport sera plus sollicité par le trafic? Je ne sais pas si oui, je crois que le corridor devrait se poursuivre. |
| possibilité de se rendre jusqu'à l'aéroport |
| Ni chaud, ni froid. La décision devrait être prise en fonction des plans futures de la STO. |
| Je crois que le prolongement à l'autoroute 50 serait une bonne idée surtout pour les gens de l'est de Gatineau, meilleure arrimage avec les lignes 95/97 |

| |
|--|
| Variante : prolonger le corridor du Rapibus sur le boulevard de l'Aéroport jusqu'à l'autoroute 50 en utilisant les voies de circulation pour les automobiles Avez-vous des commentaires sur cette variante? Voyez-vous des éléments à ajouter, retirer ou modifier? (facultatif) |
| I believe that an extension to A-50 is required. Especiaaly the immigration goals |
| Ainsi, les commerces seraient défavorisés. |
| Moins de place à l'auto, plus au transport collectif SVP |
| Bon mais pourquoi avoir un Rapibus pour être dans le trafic. |
| le boul. de l'aéroport n'est pas trop occupé et donc ceci ne devrait pas causé de problème ni de délais si on utilise la route normale. |
| Excellent choix. Le coût de l'infrastructure serait faible. |
| C'est solution n'est pas efficace et ne donne pas d'incitatif à la population d'utiliser davantage le transport en commun. |
| Les automobilistes conduisent déjà assez mal, l'ajout de bus n'aidera pas |
| Le prolongement en lui-même est une mauvaise idée. Tout simplement. |
| Il n'a rien dans ces endroit, les rues on des cratères qui vont endommager les autobus d'après moi ca coulerais trop chère pour que ce sois utile , s'il a un arrêt au station service a coter de la sorti de l'autoroute serais le maximum que j'irais et cela pas avec une ligne principale comme le 400 |
| Les voitures ignorent souvent les voies réservées en congestion |
| Aucune |
| Il faut aussi des trottoirs pour les piétons c'est actuellement vraiment pas sécuritaire |
| No dedicated lane is needed. |
| Pas très claire comme option et semble délaissier Cheval-Blanc encore une fois, là où les projets immobiliers ont amener le plus de population |
| Tout dépend des études. L'impression est que la transformation de deux voies en voies réservées aurait très peu d'impacts négatifs sur la circulation automobile |
| Pire idée possible |
| La circulation n'est pas super danse a cette endroit alors le temps de déplacement serais le même avec ou sans voie réserver |
| Congestion assuré. |
| Tant qu'à prolonger, aussi bien le faire correctement. Un autobus devrait toujours avoir priorité. |
| Rapibus busses should never be run in mixed traffic. |

| |
|--|
| Augmente le trafic sur boul de l'aéroport |
| augmente le trafic sur boulevard de l'aéroport |
| Augmente trafic sur boulevard de l'aéroport |
| Pas de voie réservée? Je ne trouve pas cela avantageux. Transformer une voie déjà existante en voie réservée pour l'autobus serait une très bonne idée. |
| pas idéal, car va augmenter le trafic |
| Je crois que c'est une excellente solution intérimaire, en attendant une solution plus permanente. |
| Les passages à niveaux sont très peu appréciés |
| C'est bien, mais ça ajoutera de la circulation sur le boulevard. Il faut que ce soit plus rapide et intéressant qu'en voiture! |
| Coût faible pour marquage - On supprime si aucun achalandage. |
| Ce serait mieux de prolonger le corridor du Rapibus en tant que tel au lieu de l'intégrer dans la circulation régulière pour éviter la création de bouchons de circulation et la pollution de l'environnement. |
| Can cause severe traffic congestion |
| Ajouter un corridor |
| Mauvaise idée. |
| Bonne idée également, cela insiterait la clientèle de l'Est si un espace de stationnement assez grand et fonctionnel (entrée et sortie de l'autoroute) était disponible. |
| continuer sur la track de train. |
| En période de pointe moins fun de rester dans le trafic avec les autres auto , c'est moins un avantage . (Prévu de faire un arrêt commun transit Papineau sto?) |
| Je ne trouve pas ça une bonne idée |
| As I said before, no one from more East who is driving is going to park their car here and get into the bus to spend an extra hour trying to get downtown. Good luck with that! |
| Le boulevard de l'aéroport compte déjà 2 voies de chaque côté et n'est pas congestionné alors cette vision semble possible d'être réalisée de façon efficace. Une des voies pourrait être facilement réservée aux autobus dans ce cas |
| J'ai l'impression qu'avec une option de rapibus jusqu'à l'autoroute 50, cela centraliserait le trafic des usagers du stationnement incitatif près de l'autoroute et donc moins sur le réseau routier "local" |
| maintenez le status quo faites juste améliorer les horaires au lieu de scrapper le système déjà dysfonctionnelle, diminuez les temps d'attentes mettre toute les autobus à 15 et 30 minutes du lundi au dimanche |
| Mauvaise idée |
| Faut continuer le rapibus vers l'aéroport comme le reste |
| étant donné que les autobus sont capables de dépasser des lignes d'automobiles, pourquoi pas. |
| Ce n'est pas un bon plan. Les gens ne vont pas embarquer à cette station. |
| JE ne suis pas convaincu que ce prolongement vaudrait le coût. |
| Ne connaissant pas le volume de trafic sur les heures de pointe, il est difficile de justifier une/des voies réservées. La desserte de l'aéroport est un plus majeur pour la ville. Ceci pourrait permettre l'augmentation du service de l'aéroport local. |

| |
|---|
| e rapibus doit se rendre jusqu'au boulevard des laurentides, puis masson, puis Buckingham avant de boucler et revenir. Service heures de pointe am et pm dans les 2 directions. |
|  |
| Yes |
| Il faut les transports en commun mais la voie des auto suffit étant donné la densité de trafic |
| Meilleurs rapport efficacité/sécurité qui n'engendrera pas de modifications majeures et n'affectera pas la circulation de trop |
| Dans les heures de pointe c'est déjà compliqué. Si les voies automobiles sont utilisées telles quelles, à mon avis, ça compliquerait les choses. |
| Cela pourrait inciter plus de gens à prendre l'autobus |
| Je ne sais pas. |
| Le boulevard de l'aéroport n'est pas très utilisé, je crois qu'il peut très bien cohabiter autobus et voitures |
| Parfait. Pas besoin de voies réservées à cet endroit. Il n'y a pas suffisamment de trafic pour justifier ceci. |
| I'm not a fan of not having a completely separate road for buses to move through quickly with minimal lights and this option offers little to pedestrians and cyclists. |
| Je comprends le but de se rendre à l'aéroparc. Toutefois notre aéroport est peu utilisé et les employeurs de ce parc industriel favorisent le déplacement en auto. |
| Je n'aime rarement les idées qui mettent les autobus dans le trafic automobile sur les boulevards |
| avec ajout de nouveaux feux et priorité aux bus |
| La 50 est déjà congestionnée aux heures de pointes. Est ce que bloqué un autobus est une sage décision? D'autre part, il y a de l'espace entre les deux voies dans le milieu de la 50 |
| les heures de pointe affecteraient le temps des autobus grandement |
| Pourquoi prolonger le corridor Rapibus, ce qui importe, c'est d'offrir un meilleur service de bus dans le secteur industriel! |
| Se serait mieux que rien, mais je crois qu'il serait préférable d'avoir une voie réservée ici, car le boulevard de l'aéroport est relativement spacieux. |
| N/A |
| En autant que vous gardé nos forêt urbaine, oui |
| Inutile de se rendre jusqu'à la 50 si les autobus n'ont pas une voie réservée. |
| Je ne crois pas qu'une voie réservée est nécessaire. |
| Coûte plus cher qu'un terminus au boulevard de l'aéroport |
| Ce n'est pas l'idéale, mais en ce moment le trafic n'est pas affreux comparer à Lorrain. Ça ne serait pas une bonne idée qui serait à l'épreuve du futur. |
| C'est amplement large pour mettre des voies réservées. |
| Aucun commentaire |
| N'importe quel scénario qui n'impactera pas négativement l'environnement et les citoyens . |
| moins coûteux le public est à bout des augmentations de taxes |
| voir no.12 |
| have dedicated bus lanes at least |
| N'est plus une ligne rapide aussitôt qu'on mélange circulation normale et voiture |
| Pas vraiment d'embouteillage sur cette rue. Pas pertinent |
| Le trafic du secteur ne justifie probablement pas l'ajout d'une voie réservée. |

| |
|--|
| Il faudrait un parc o bus à l'aéroport pour les gens de buckingham |
| Pour l'instant, l'impact n'est pas énorme sur la circulation. Par contre, est-ce que ce sera le cas dans 10-15 ans? Une fois que le secteur sera développé. |
| Tramway sans Rail pour aylmer |
| Je crois que ce scénario serait plausible et le boulevard de l'Aéroport est assez large pour que ce scénario soit plus facilement mis en place selon moi. |
| Ne répondra pas à favoriser le passage au transport en commun. risque de lenteur du service |
| Il faut arrêter de superposer un projet de transport en commun sur le réseau routier occupé par les automobiles, car cela n'est aucunement efficace. |
| C'est quoi l'utilité de se rendre à l'Autoroute 50? Si c'est pour lier des circuits du transport en provenance et direction de Buckingham, ok mais sinon... |
| Présentement le boul de l'aéroport peut supporter plus de circulation a mon avis, donc une solution efficace. |
| il y a trop de feux de circulation et je pense que ca aiderais un peu mais pas trop a la congestion. |
| faudrait ajouter des voies réserver sur l autoroute |
| Intéressa;t |
| Gardez une option pour voies réservées dans le future. Ou reconfigurations des bretelles d'autoroute |
| Non et pourquoi ferais-t-on cela? |
| Le Rapibus devrait se rendre jusqu'à l'aéroport pour assurer son plein développement. |
| Ça encouragera peut-être les travailleurs du secteur de l'aéroport à prendre le bus, et ça aiderait les étudiants qui ont des emplois dans ce secteur à se rendre au travail. |
| Le but ultime est d'avoir un service plus rapide que la voiture en plus d'être plus écologique. Utiliser les mêmes voies que les voiture répond à seulement un de ces critères. En cas d'incident, il n'y aura pas d'option que de demeurer pris dans le trafic. |
| Même que précédemment |
| Il faut des voies réservées pour éviter de causer des dommages à la circulation. |
| Ces idées sont certainement bonnes mais je pense au futur qui demandera à installer un transway. Où passera t il? |
| Cela ne coutera pas cher et la circulation n'est pas problématique |
| Tout en desservant le chemin Industriel le plus possible |
| Déjà beaucoup de circulation dans les heures de pointe sur le boulevard de l'aéroport. Les autobus n'ont pas besoin de leur propre voie. |
| Prefer to see it remain in the rail right of way. |
| L'autoroute est déjà insuffisante pour les automobiles. Donnez nous des options |
| Ceci n'est pas logique. |
| Il serait mieux d'avoir, soit des voies réservées sur le boulevard ou soit le prolongement du corridor pour s'assurer d'un service fiable. |
| Pourrait fonctionner, mais des lumières de circulation devraient être installées aux entrées et sorties d'autoroute sinon ce sera chaotique. |
| le boul. de l'aéroport n'est généralement pas très gros en trafic, l'ajout de voies réservées plus tard est toujours possible |
| La station A-50 est excellente. Le quartier est en plein development. |
| Il risque d'y avoir congestion en heure de pointe |

| |
|--|
| Don't want more traffic here |
| Voir mes commentaires à la question précédente. |
| ce qui rend le rapibus attrayant et utile est la rapidité et sa capacité à ne pas nuire au réseau routier de la région. Je suis donc pour toutes les alternatives qui dégorgent le réseau routier. |
| Je ne crois pas que le trafic automobile causerait énormément d'inconvénients aux usagers dans le coin. À moins que le stationnement incitatif n'amène d'avantage de trafic |

| |
|---|
| Variante : prolonger le corridor du Rapibus sur le boulevard de l'Aéroport jusqu'à l'autoroute 50 en utilisant des voies réservées au transport en commun Avez-vous des commentaires sur cette variante? Voyez-vous des éléments à ajouter, retirer ou modifier? (facultatif) |
| C'est impensable d'avoir autant de feux de circulation sur une eue si courte. Ça va ajouter de la congestion. |
| Parfait scénario avec prolongement jusqu'au park industriel et l'aéroport. |
| Je crois pas que les fond additionnelle serait nécessaire ici vue que cette route a rarement du trafic. Une voie réservé n'est pas nécessaire et couterait chère pour rien. |
| dépenses inutiles |
| Si possible, ajouter plus des carrefours giratoires pour être plus efficace dans le transport et ne pas faire du "stop and go" continuellement. L'objectif est de rendre le transport en commun efficace pour assurer que les gens continuent de l'utiliser. |
| Toujours mieux quand c'est réservé. Ça donne un avantage au bus ce qui est voulu |
| Je me répète sans doute. Mais vous allez accoucher d'une solution de voies réservées dans l'est de Gatineau pour faire passer des bus, mais, curieusement à Aylmer et dans l'ouest de la ville, on ne saurait se contenter de telles solutions et ça prendrait un tramway à 4 G\$? C'est à n'y rien comprendre. |
| Il n'a aucun maison, pas beaucoup de bureau vous étirer les ressources du 400,800 ou autre ligne pour très peu d'achalandage, je crois ça serais mieux d'utiliser le carrefour geratoire comme limite de où la ligne devrait arrêter |
| Aucune |
| A dedicated lane would be construction for no reason. |
| Encore une fois délaissé la population du Cheval Blanc pour beaucoup moins de population dans le secteur Aéroport (plus industrielle) |
| La proposition suggère 6 fois alors que le besoin ne semble pas présent. La solution semble peu judicieuse et plus coûteuse |
| Vraiment la pire idée que j'ai vue. Ajoutez encore plus de feu de circulation est juste imbecile |
| Sûrement trop coûteuse pour pas grand chose. |
| With reserved lanes in place, reduce car lanes to 1 each way and have a multi use pathway along 1 side of Aéroport Blvd with raised crossrides (traffic calming) at the level of the pathway. |
| Les voies réservées centrales, ça ne fonctionne pas bien. Il y en a une sur Taché entre le centre-ville et St-Joseph. Les autobus ne prennent même pas la peine de l'utiliser le soir au retour, puisqu'ils devraient de toute façon constamment retourner à droite pour les arrêts. |
| If the extension is going to go to autoroute 50, please use reserved lanes. |
| Bonne idée |

| |
|---|
| Il y a un grand potentiel pour avoir un aéroport international à Gatineau à la grandeur de celui de Toronto Pearson (YYZ). Connecter l'aéroport au transport en commun! |
| Il faut vérifier si l'accès à la station est facile (temps de marche) |
| Inutile |
| Beau compromis. Efficace pour le transport en commun |
| transport en commun plus efficace, beau compromis |
| Bon compromis entre les options |
| Cette idée me semble plus intéressante que la précédente mais a probablement des coûts plus importants. La question : est-ce que les voies réservées sont nécessaires dans ce secteur pour garantir une desserte efficace dans l'Aéroparc ? |
| Il manque un lien cyclable. |
| Je ne vois pas la nécessité d'ajouter des voies de circulation. Il serait plus avantageux de transformer une voie déjà existante en voie réservée aux autobus. |
| Il sera intéressant d'ajouter un lien cyclable (piste multifonctionnelle) au lieu de juste trottoir |
| Le défaut est l'impact sur le trafic et le croisement de toutes ces lignes. Je crois que c'est une excellente solution intérimaire, mais que l'option permanente dédiée doit être privilégiée puisque l'espace n'est pas limité dans ce secteur en ce moment. |
| Si des voies réservées au transport en commun sur autoroute 50... une voie supplémentaire devrait être considérée ou durant des heures précises... puisque ça va causer plus d'embouteillage!! |
| L'achalandage n'est pas aussi important sur cette section du boulevard de l'aéroport, mais cette option rendrait le transport en commun très attrayant, puisqu'il serait prioritaire, donc plus rapide. |
| Pas nécessaire ... Densité faible! |
| Prolongement aucune valeur ajoutée |
| Encore une fois, ce serait avantageux pour les citoyens de prolonger le corridor Rapibus en tant que tel. |
| Bonne idée. |
| Bonne idée, cela desservirait la route 148 en plus de l'autoroute. Il y a également de l'espace pour des terrains de stationnements dans ce quartier industriel. |
| Pensé au vélo, par autobus ? |
| N/A |
| J'aime pas les feux, des carrefours giratoires seraient peut-être plus pratiques pour ceux habitant dans le quartier |
| Il faut qu'il y ait un accès facile à l'embarquement (deux stations d'embarquement) et que les sorties de l'autoroute soient faciles pour diminuer le temps de transport par autobus |
| Beaucoup trop de lumière. Est-ce un enjeu d'apporter le rapibus à l'A-50. La circulation se fait bien sur le boulevard de l'aéroport. |
| Is the Rapibus (400) going to take the A 50 to get downtown? Then this is a complete waste of time. |
| Bonne idée, mais beaucoup trop de feux de circulation. Chaque arrêt aux feux rallonge le trajet, surtout en hiver |
| Ben trop de lumière ridicule |

| |
|--|
| maintenez le status quo faites juste améliorer les horaires au lieu de scrapper le système déjà dysfonctionnelle, diminuez les temps d'attentes mettre toute les autobus à 15 et 30 minutes du lundi au dimanche |
| Pas besoin de voies réservées |
| très bonne idée |
| avez-vous un budget feux de circulation à poser? pas besoin de tout ça. |
| Il n'y a pas beaucoup de circulation sur le boulevard de l'aéroport. |
| Meilleure idée mais problématique quand même ... qui veut aller au boulevard de l'aéroport... par contre si c'est pour améliorer le service dans l'Est (que le 95 puisse y sortir) je suis d'accord |
| Le coût/bénéfice sur l'achalandage dans les heures de pointe devrait être justifiable. Mais, une desserte régulière et rapide avec l'aéroport est très avantageux si les services aéroportuaires sont bonifiés. |
| e rapibus doit se rendre jusqu'au boulevard des laurentides, puis masson, puis Buckingham avant de boucler et revenir. Service heures de pointe am et pm dans les 2 directions. |
| Good idea |
| Yes |
| Je ne pense pas que le Rapibus soit nécessaire mais il faut que le bus se rende à l'aéroport |
| Bonne solution aussi mais probablement plus de coûts |
| Meilleure solution |
| Je pense que ce serait bien. |
| Si la signalisation actuelle est modifiée en conséquences afin d'éviter le trafic, je n'y vois pas de problèmes. A noter qu'en fin de journée la sortie de l'aéroport direction Est est bloquée et il est presque impossible de tourner direction de l'Aéroport de Gatineau. Je crois qu'une lumière devrait être ajoutée. |
| Ridicule. Il n'y a aucunement suffisamment de trafic pour justifier ceci. Des coûts non nécessaires. Un seul feu sera nécessaire de plus pour permettre aux autobus de sortir du corridor Rapibus et rejoindre le boul. de l'Aéroport. |
| Aucune maison dans ce coin. Ca me servirait seulement qu'à ceux qui peuvent se rendre là en auto |
| I'm not a fan of not having a completely separate road for buses to move through quickly with minimal lights and this option offers little to pedestrians and cyclists. |
| Peu coûteux considérant que l'achalandage risque d'être limité. À moins qu'un stationnement soit mis à la disposition des usagers venant de l'est de la ville et de la MRC Papineau. |
| Si on prolonge via le boulevard, les voies réservées (même si seulement pendant les heures de pointes) seraient le minimum à faire |
| à réfléchir par contre en lien avec l'insertion des autobus en provenance du garage sur Entreprises-A-50... est-ce que ca faciliterait? |
| Ces assez court pour justifier le voie réserver sans grand conséquence. |
| Il n'y a pas de trafic à contourner avec des voies réservées, alors pas une priorité! |
| Bon je viens de répondre à cette question dans les commentaire de la précédente (Hahaha), mais je crois que ce serait une très bonne idée d'avoir une voie réservé sur le boulevard de l'aéroport, car il est relativement spacieux pour le permettre. |
| Ce sera positif pour les gens travaillant dans le secteur de l'aéroport. |

| |
|--|
| Boonne idée dans l'optique d'avoir une station pour accueillir les résidents de l'Est de la ville si le rapibus passe par maloney |
| Je ne crois pas qu'une voie réservée est nécessaire. |
| Voir 16 |
| J'aime beaucoup plus cette option que la dernière. Ça n'affecte pas les automobilistes et ça ne retarde pas les autobus! Ajouter une option pour que les piétons et cyclistes puisse circuler sécuritairement serait encore mieux! |
| L'espace est là. |
| Il n'y a pas de trafic à cette endroit |
| Il y a déjà énormément de circulation aux heures de pointe, le soir la sortie d'autoroute vers le boulevard de l'aéroport est souvent au ralenti. |
| Scenarion qui aura le moins d'impact sur la qualité de vie des citoyens. |
| pas nécessaire il n'y a pas beaucoup de trafic dans le secteur industriel. |
| Solution respectable pour une vision de 10ans |
| Pas tellement de valeur ajouter a prolonger pour quelques centaines de mètres. L'ajout de feux de circulation de l'aéroport va ralentir le trafic et causer plus de bouchon de circulation |
| Complètement ridicule d'ajouter autant de feux sur un tronçon aussi court. |
| Pourquoi pas lorrain comme vous avez déjà la station principale dans ce coin. Le secteur du cheval-blanc a très peu grandi pour justifier la somme de \$\$\$ que vous desirez dépenser pour ce projet. Au final, ça nous coûtera plus cher chaque passage, pour que les bus soient au 30 minutes au lieu de 15. Pas vraiment intéressant |
| À long terme les voies réservées sont souhaitables. |
| La seule chose à améliorer serait les voies réservées du côté droit |
| Comme sur le boulevard Fournier |
| Trop de voies. Quelle place pour vélo et piétons? |
| L'intersection à la sortie de l'autoroute Est est dangereuse à certaines heures. L'ajout des feux vient régler cette problématique en plus d'offrir un service plus stable et à proximité de l'autoroute pour ceux qui arrivent de l'est de la ville |
| Si l'intention à long terme n'est pas de prolonger le Rapibus vers Massons-Anger et que ce scénario est retenu, je crois qu'utiliser des voies réservées serait une bonne option. J'interprète peut-être mal l'image, mais j'y changerais l'ordre. Je mettrais la voie réservée aux autobus en premier puisqu'ils doivent faire plusieurs arrêts. Ils n'auraient pas à couper les deux autres voies. Par conséquent, l'ajout de certains feux de circulation ne seraient peut-être pas nécessaire. |
| Je crois que ce serait l'idéal pour desservir tout l'est de Gatineau plus facilement et rapidement. Le boulevard de l'Aéroport est assez large pour que ce scénario soit plus facilement mis en place selon moi. |
| Augmente la fluidité du transport en commun, favorise son utilisation |
| C'est quoi l'utilité de se rendre à l'Autoroute 50? Si c'est pour lier des circuits du transport en provenance et direction de Buckingham, ok mais sinon... |
| Le boulevard de l'aéroport deviendra un chaud de la circulation. |
| trop de feux de circulation et je crois que ça va pas assez aider à la congestion versus avoir un corridor rapibus isoler. |
| oui si vous ne coupez pas des voies pour les autos |

| |
|--|
| Il faut une logique et conserver le corridor ferroviaire et continuer la ligne de la sto en longeant la ligne de train |
| Pourquoi ne pas priorisé les carrefour giratoires au lieu de feux de circulations qui ne font que ralentir la circulation... |
| Je ne vois pas l'utilité pour le moment, il n'y a pas une tonne de circulation à cet endroit. |
| Belle idée spécialement si l'autobus peut passer sous un tunnel aux feux de circulation pour les parties en ligne droite. 5 feux de circulation pour un tronçon de + ou - 1km dans chaque direction c'est beaucoup. Il manque d'information pour comprendre l'ajout de plusieurs feux sauf pour l'entrée du corridor qui est essentiel. Le trajet des lignes 93 et 95 n'ont pas n'ont plus été expliqués. Ils feront un arrêt et retournerons sur l'autoroute par la suite ou ils utiliserons le corridor à partir du Boul. De l'Aéroport? |
| Même que précédemment |
| Revoir ma précédente réponse et inquiétude |
| Cela semble complexe et cela impliquera beaucoup de travaux alors que la circulation n'est pas un probleme |
| C'est mieux que l'option d'auparavant. Ça permet d'avoir deux voies à la circulation locale. |
| Prefer to see it remain in the rail right of way. |
| Ridicule |
| Ce serait déjà mieux. |
| Idéal pour un service efficace. |
| Pa sure |
| le boul. de l'aéroport n'est généralement pas très gros en trafic, l'ajout de voies réservées plus tard est toujours possible |
| La station A-50 est excellente. Le quartier est en plein development. Les voies réservées sont toujours un must. |
| Facilité pour les travailleurs |
| Don't want further traffic here |
| Bcp mieux avec voies réservées |
| Si d'ici 30 ans le trafic est plus dense, oui! |
| énormément de nouveaux feux de circulation. |
| Un excellente idée pour desservir plus efficacement les gens de l'est. Par contre si on ne veut pas augmenter leur utilisation de l'auto, il faut que le 95 et 97 soit au rendez-vous |
| Voies réservées amélioreraient la sécurité dans le secteur et l'ajout de feux aussi. Placer le stationnement aux abords de la 50 peut inciter les usagers plus près à délaissé le véhicule pour accéder au rapibus tout en limitant la circulation vu que ceux de l'extérieur vont accéder au stationnement directement à la sortie de l'autoroute. |

| |
|---|
| Voulez-vous ajouter des commentaires par rapport aux scénarios et aux variantes du prolongement du corridor Rapibus? (facultatif) |
| Je suis en faveur du prolongement, plus précisément la piste cyclable, mais porter grandement attention la la végétation et sont importance dans le secteur de la Rivière Blanche, car je crois fortement que l'impact du prolongement via le chemin de fer pourrait être néfaste pour l'environnement du Chartier si nous somme oublier d'éliminer des arbres. |
| si ya le prolongement jusqu'à l'autoroute 50 et que le 93 et le 95 va aller le rejoindre, est-ce qu'il va avoir plus de 400 car il va se remplir la toute de suite |

| |
|---|
| <p>Je crois que le prolongement par la Voie ferrée serait à éviter du aux très peu d'espace vert qui demeure dans le secteur. Advenant le fait que le Corridor passerait par là il faudrait en couper une très grande partie se qui enleverait les seuls espaces d'intimité qui demeurent et c'est pour cette raison que certaines personnes ont choisi de s'établir à cet endroit</p> |
| <p>L'idée est de créer une voie de transport en commun (autobus/cyclisme) qui permet de réduire le temps de trajet (autobus) et un environnement plus sécuritaire/agréable (vélo/piéton). Ramener les autobus vers la 148/50 ne sera pas différent de la ligne express qui existait déjà.</p> |
| <p>En espérant que lors de la mise en place du scénario choisi par la population qu'il pourra être modifié advenant l'insatisfaction de la clientèle dans les secteurs affectés.</p> |
| <p>Route 95 needs to be a rapid option and either remain the same times or be improved. Enhancements should NOT result in longer trip times for the 95 like the last enhancements did.</p> |
| <p>Dans la mesure où cela respecte l'environnement et les propriétaires adjacents à la voie ferroviaire. (Privé et auditif) Ça peut être bien. Aussi accès aux commerces</p> |
| <p>Pour toute solution sélectionnée, il sera important de prendre en compte les résidents adjacents au projet, surtout ceux le long du tracé ferroviaire afin de ne pas nuire à leur quiétude et qualité de vie lors que le projet sera aménagé, c'est à dire de limiter la coupe massive d'arbres le long de la voie ferrée pour garder leurs intimité, agir comme coup son et aussi pour l'environnement.</p> |
| <p>Tant qu'à faire un prolongement du Rapibus; le faire parfaitement comme les tronçons précédents en suivant le chemin de fer et allant jusqu'au park industriel et l'aéroport.</p> |
| <p>Le plus d'option rapibus le mieux, mais en concervant les choix d'autobus de quartier pour s'y rendre. Les gens doivent pouvoir ce rendre au rapibus facilement, sinon l'addition n'est pas aussi bénéfique qu'on l'aimerais. Limiter les coutent en gardant la voie ferrier à sa place et la mettre près de cette voie pour limiter le dérangement des routes normal lors de la constructions serait idéal.</p> |
| <p>Bonne idée, mais assurez-vous de tenir compte de l'impact de sa construction dans un quartier résidentiel aura sur les résidents, principalement la sécurité de nos enfants.</p> |
| <p>Le commentaire suivant est concernant l'ensemble du réseau de rapibus: il serait très intéressant d'ajouter des traverses pour piétons aux endroits pertinents pour le réseau complet (notamment dans le secteur Hull entre Alexandre-Taché et Montcalm). Ces traverses permettraient de connecter les différents quartiers et rattacher les quartiers qui ont été coupés par le rapibus. L'objectif avec ces traverses est de permettre une fluidité des transports actifs au lieu de toujours faire des détours vers des grandes intersections, ainsi que de connecter les quartiers avec les secteurs économiques (centre-ville de Hull, les Promenades, etc.)pour permettre aux gens de ne pas utiliser leur voiture à chaque déplacement.</p> |
| <p>Prendre en considération les risques d'accidents avec les voitures, vélo, piétons.</p> |
| <p>Arrangez donc l'actuel système de transport en commun au lieu de vouloir le rendre encore moins fonctionnel en y rajoutant des arrêts, des bouts de voies réservées, etc. Vous venez de devoir faire des pieds et des mains pour arranger votre desserte de l'automne en faisant de la chirurgie (pour paraphraser l'un de vos administrateurs) et vous voulez compliquer encore davantage votre réseau en le prolongeant de façon complètement désordonnée. Déjà, pourquoi les bus vont-ils jusqu'au centre Rideau à Ottawa au lieu de descendre les passagers à Pimisi, sur le train léger qui s'arrête à 3-4 stations dans le centre-ville d'Ottawa? Vous savez,</p> |

| |
|--|
| les solutions alternatives pour améliorer la desserte ne sont pas que dans l'ajout d'asphalte et de béton. Ça peut juste être aussi d'améliorer les choses qui sont déjà en place. Allumez. |
| Ce serait agréable que l'opinion des citoyens soit véritablement pris en considération et que ça ne soit pas juste décidé en fonction d'une variante financière. Merci! |
| Allongé lorrain et Aéroport, Voie Rapibus réservé mais je crois que ajouter 1 voie d'autobus sur le coter de maloney pourrait être utilisé pour une ligne tel le 97 qui passe au heure mais à une grand achalandage et faire celui ci arrêter au Rapibus de lorrain |
| Aucune |
| Sidewalks need to be constructed along all potential paths to the stations for pedestrians. For example St Rene, Rue Atmec. Parking needs to be big enough to accept all potential commuters. Construction and activity needs to cause as little disruption to regular traffic as possible. |
| Il faut définitivement compléter ce qui fût commencer (autoparc Cheval-Blanc puisque les promoteurs immobiliers ont développer le secteur et par conséquent apporté une masse de population. Ceci cause présentement trop de circulation sur St-René et aux abord de l'école du Boisjoli. Seul un corridor jusqu'à de L'Aéroport le long de la voie ferrée répond à cette problématique |
| J'aurais juste un point que je voudrais apporter. Peux importe le scénario qui sera choisi est-ce que c'est possible que ça ne prenne pas plusieurs années encore à faire comme le prolongement de Labrosse à lorrain ! |
| VITE. Depuis la covid vous horaire sont horrible pour les gens de la région. C'est un besoin essentiel. Je n'ai plus le goût d'aller à Ottawa ou hull , mais le rapides me redonnerait ce goût. |
| Overall, what I'd like to see is multiple cycling connections to nearby neighbourhoods and convenient access to public transit either by high frequencies on busy routes or by clockface scheduling on low ridership routes. |
| J'aime le principe d'un moyen de transport structurant, j'aimerais qu'utiliser l'autobus soit la meilleure option, mais l'offre de la STO est tellement déficiente que j'en suis rendu à me demander si je ne changerai pas pour la voiture. J'ai de la misère à appuyer un prolongement du réseau quand je ne sais jamais si l'autobus sur lequel je me fie passera, ce qui est de moins en moins le cas. C'est peut-être le problème de l'oeuf ou de la poule (mauvais service alors personne ne veut payer pour, mais il faudrait payer pour l'améliorer), mais la confiance n'est juste pas là, d'autant plus quand vous coupez dans l'existant. |
| Il faudrait améliorer la circulation à pied et à vélo dans le secteur. Il y a beaucoup de famille dans le quartier, mais pas d'accès sécuritaire. Il serait favorable de faire un lien cycliste entre Atmec, Boul de l'Aéroport et Maloney. |
| Il faudra aussi penser à connecter l'est de Gatineau avec Orléans en Ottario. Ce n'est pas normal que pour quelqu'un qui habite le Templeton Est doit passer par les deux centre villes pour ce rendre au travail à Orléans tandis que en regardant la map c'est seulement de l'autre coté de la riviere ce qui prendra seulement 10 minutes maximum s'il y avait un pont RapiBus reliant les deux rives dans l'Est. Merci! |
| Beau travail de présentation, félicitation. |
| Rendre l'accès facile aux piétons soit pour se rendre à la station soit de la station aux commerces environnants (les gens qui prennent l'autobus sont à pied. |
| Prévoir une piste cyclable |
| Urgent de compléter ce tronçon. |
| C'est urgent de compléter ce tronçon, permet un développement de l'est de la ville |

| |
|--|
| <p>Urgent de compléter ce tronçon. Permet développement de l'est de la ville</p> |
| <p>Je pense que ce processus est extrêmement pertinent. L'est de Gatineau sortira gagnant de ce projet. L'Aéroparc gagnera très certainement si les modes de transport pour s'y rendre se multiplie. Cela dit, je pense que davantage de liens de transport actif devraient être considérés dans cette planification afin d'assurer la possibilité aux personnes de choisir plusieurs modes de transport alternatif à l'auto solo. L'Aéroparc me semble très mal desservi par le réseau de transport actif actuel. Un sentier polyvalent le long du corridor du Rapibus aura un grand impact sur la connexion ouest-est du réseau cyclable ; un lien polyvalent nord-sud s'y connectant pour l'Aéroparc devrait également être envisagé. Cela aurait des impacts positifs sur le vélo, mais également pour la marche et l'accessibilité universelle (les employés de l'Aéroparc ayant peu d'infrastructures sécuritaires actuellement pour s'y déplacer). Merci beaucoup !</p> |
| <p>Le rapibus doit être considéré comme une solution intermodale. Des liens cyclables doivent être ajoutés tout au long du rapibus, peu importe le scénario.</p> |
| <p>What is the purpose of the final point of Rapibus turning right and ending at the on-ramp to Autoroute 50? Why not have the bus turn left on Ch Industriel and make a loop back to Lorain or a loop around the neighborhood in the industrial park and service more stops to businesses?</p> |
| <p>Faire la piste cyclable qui manquent sur le rapibus que vous avez oublié dans vos anciens scénarios du rapibus. C'est vraiment impensable d'avoir oublié de faire une piste cyclable rapide pour les cyclistes</p> |
| <p>J'aime prendre le bus, mais être pris dans le trafic sur St-René n'est pas une partie de plaisir. Pour inciter les gens à prendre le transport en commun, il faut que le trajet plus rapide que de prendre la voiture. Des pistes cyclables devraient aussi être omniprésentes dans le trajet du Rapibus. La piste cyclable devrait suivre le Rapibus pour faire en sorte que la distance parcourue par les vélos soit la même que les autobus. Pour l'instant, les cyclistes doivent parcourir une plus grande distance que les autobus du Rapibus, parce que la piste cyclable ne longe pas toujours le Rapibus.</p> |
| <p>Il est très bonne idée d'améliorer le Rapibus vers l'est de la ville.</p> |
| <p>La voie Rapibus qui existe présentement et qui est complètement à l'extérieur du réseau routier commun est quelque chose d'exceptionnel avec aucun risque d'engorgement. J'aimerais voir ce principe continuer avec sa prolongation (en utilisant la voie ferroviaire).</p> |
| <p>Vous devez vous occuper principalement des heures de pointes!!! Oui le reste du réseau existe, mais votre plus grand achalandage (et problème) est aux heures de pointes direction centre-ville le matin ET le soir pour VIDER le centre ville. Si vous voulez que les gens utilisent votre service, écouter les gens qui l'utilise le plus souvent!! Malheureusement aucun bon commentaire pour la totalité des services de la STO... De GROSSES améliorations doivent être fait pour que je sois "fier" d'être un de vos usagers.</p> |
| <p>Ce corridor devrait s'étendre jusqu'à Masson-Angers et Buckingham dans un avenir proche.</p> |
| <p>La section Buckingham, Masson et Angers sont mis de côté pendant que ces secteurs sont en croissance continue. Vous allez faire du rattrapage au lieu de mettre en place une infrastructure pour le future. Réparer ce qui est brisé avant de commencer des nouveaux projets.</p> |
| <p>J'habite et travaille dans le secteur. Pour la sécurité de tous les futurs utilisateurs, qui seront piétons une fois descendu de l'autobus, il faut que l'option choisi permette un accès sécuritaire, donc il faut que l'option retenu permette un accès jusqu'au nord de l'A-50 sur le</p> |

| |
|---|
| boulevard de l'aéroport. Le passage sous le pont de l'A-50 est très dangereux actuellement pour les piétons. |
| La STO a des manques à combler comme tout transport en commun de toutes les régions de la province, pourquoi encore dépenser pour un détruire les milieux humides, détruire notre qualité de vie en tant que résidents en augmentant le bruit dans nos quartiers tranquilles. Je suis complètement en désaccord avec tout prolongement du rapibus. Vous avez déjà détruit une partie de notre beau Lac Beauchamps, ça suffit. Protégeons les espaces verts et notre environnement, arrêtons de détruire les espaces verts pour les remplacer par du béton et de l'asphalte. |
| Nous voulons se déplacer du point A au point B le plus rapidement possible ... Le temps de transport le plus court! Sans fioriture! |
| please route the the gatineau airport! there's 2 schools there and we need a public transportation available |
| Dans un monde idéal, ce serait bien de terminer le prolongement du corridor Rapibus jusqu'à l'aéroport dans les dix prochaines années, visant à terminer le projet entre 2033 et 2035. Au fur et à mesure que la population gatinoise augmente, on devra aussi penser à la possibilité de prolonger le corridor Rapibus jusqu'à Angers, Masson et Buckingham d'ici 2050. |
| B- PB |
| Je crois que les meilleures scénarios sont ceux qui utilisent le même parcours que les voies ferroviaires. Cela ne nuit pas à la circulation locale des autos tandis que les autres scénarios pourraient poser problème dans le futur. |
| Non |
| Toutes de bonnes idées analysées par des ingénieurs et des gestionnaires sauf le trajet sur le boul. Maloney; une piste cyclable sécuritaire dédiée serait importante là pour le transport cyclable encore plus écolo et santé. Bien hâte d'utiliser ces accès rapides. Un patrouilleur de Vélo-Services soucieux de transports sécuritaires et efficaces. |
| Vous devriez remettre le 200 car je suis sur le point d'arrêter de prendre le transport en commun. Le bus se remplit à Ottawa et quand il arrive à Portage ou aux Terrasses, il n'y a plus de place et l'autobus nous passe au visage!! Quand on a notre journée dans le corps et qu'on doit ramasser les enfants au service de garde, on a pas le temps de se faire niéser de même!!! |
| la tack de train ne sert plus a grand choses, profiter en pour faire expansion jusqu'à Anger. |
| Manque de plannif pour vélo et piéton |
| Non |
| Je ne connais pas tellement le trafic dans cette zone. À considérer |
| Scenarion A1 est quant-à moi la meilleur. Pas d'ajout de vehicule et d enjeux sur le Boul. Maloney. Ajout d'une piste multifonction pour les vélos, c est bien de penser ux autre mode de déplacement vert. Vous rejoignez plus de monde ainsi. Personnellement je ne prend pas l autobus, c est pas avantageux pour moi, mais l été je vais au travail en vélo occasionnelement et une piste plus direct ferait que j utiliserais plus mon vélo, sa reduirais mon deplacement d'aumoins 20 minutes. |
| Je suis certaine que vous allez prendre la meilleure décision qui sera le plus rapide pour les gens de l'est pour ce rendre au centre ville. |
| I get that there's a railway track that already exists, and I can see why you'd try to use this easiest route. But that track wasn't built with commenters in mind. Is it easily accessible for the majority of homeowners or potential users? No! It's blocked off and people will need to walk/travel twenty minutes or more to get to the closest station (or hop over fences). You |

| |
|---|
| can't just do what's easy! You have to do what will work for the majority. That's why so many people use their cars; your service isn't convenient AND it's unreliable |
| Un service stable sans annulé des trajet serait bien commencer |
| Ajout de bicibornes aux stations svp |
| Je crois que le meilleur scénario est le corridor ferroviaire et un stationnement incitatif près de l'autoroute 50. J'habite dans le secteur de l'avenue du cheval blanc. |
| maintenez le status quo faites juste améliorer les horaires au lieu de scrapper le système déjà dysfonctionnelle, diminuez les temps d'attentes mettre toute les autobus à 15 et 30 minutes du lundi au dimanche |
| Le tracé urbain actuel restreint énormément les plans d'aménagement proposés. Je crois que de donner un nouvel usage à un élément de plus en plus désuet (les chemins de fer) serait une bonne idée. Préserver notre patrimoine tout en bonifiant l'offre de transport en commun. Super idée |
| J'espère que le tout se fera le plus rapidement possible. |
| Thank you |
| Si les trajets sont trop long du point A a B . Ça nous encore pas de prendre l'autobus là. |
| le but n'est PAS de compliquer la vie du monde. laissez les lignes rapides vers ottawa TELLES qu'elles sont ALLER-RETOUR. |
| L'idée su rapibus est d'emprunter des voies à part des autos. De cette manière, on va beaucoup plus vite et on réduit le plus possible les arrêts inutiles. Si les bus passent sur le boulevard, on esr parti pour s'arrêter souvent parce qu'il y a des lumières entre Lorrain et l'aéroport. Ça ne sera pas plus rapide qu'en voiture, donc moins d'incitatif pour les gens. |
| Je pense vraiment que le prolongement de la ligne pour aller à l'aéroport est un très bon point. |
| Le scénario de prolongement du tapibus avec les stations Cheval-Blanc et l'aéroport (et autoroute 50 c'est correct aussi) est le meilleur scénario (avec ou sans les rails). |
| À moins qu'une étude démontre indéniablement que la population de l'est de Gatineau embarquerait dans l'idée d'un stationnement incitatif à la sortie de l'autoroute 50 sur le boul. de l'aéroport, tel que mentionné auparavant, je ne suis pas convaincu que ce soit nécessaire d'aller plus loin que la station aéroport pour la prochaine phase. |
| Dans la plupart des options, je ne comprends pas la raison de faire circuler des lignes de quartier sur la rue Dumais/Mitchell. Ces rues sont déjà très utilisées par les automobilistes/camions qui veulent contourner la lumière de circulation Lorrain/Maloney. |
| More bike lanes to allow cyclists to ride to the airport. A lot of students going to the airport and their only transportation is bike |
| Yes, make a bus stop in the same airport is a point of connection like a mall or even the downtown, has to be connected |
| La seule chose qui m'intéresse c'est de faire en sorte que moins de gens prennent leur voiture... le service dans l'Est est vraiment mauvais... ce qui fait que prendre la voiture est tellement plus efficace... pour des raisons principes je prends l'autobus pour aller dans le secteur Hull. Je me force vraiment car j'ai juste le goût de recommencer à prendre ma voiture ... c'est zéro efficace pour aller à Gatineau donc je prends ma voiture |
| Tel que mentionné dans un commentaire précédent, puisque je suis de l'extérieur, un stationnement incitatif comprenant des espaces réservés aux détenteurs de vignette serait nécessaire à la sortie de l'autoroute 50. |
| La piste cyclable sera une bénédiction! Présentement, c'est extrêmement dangereux de rouler en bicyclette sur St-René ou Maloney. Et bien sur, le rapibus réduira le trafic sur ces artères. |

| |
|--|
| Ajouter si possible le 95 et non juste le 97 |
| Le Rapibus est un beau moyen d'inviter les usagers à utiliser le transport en commun, je crois que le Rapibus devraient être prioriser pour les citoyens de la ville de Gatineau d'est en ouest avant tout autre investissement comme tramway qui serait profitable uniquement pour les citoyens dans l'ouest. |
| Tel que mentionné précédemment, prolonger le rapibus jusqu'au boulevard de l'aéroport et même plus loin et établir de connections nord-sud avec le rapibus au moyen de minibus au lieu des gros autobus qui coûtent cher et prennent trop de place dans les rue. Plus le service sera rapide et accru, plus il y aura d'usagers. Avez-vous déjà remarqué combien il y avait des femmes seules au volant de leur véhicule. Peut-être que le service d'autobus ne répond pas à leurs besoins. |
| Ce projet de Rapibus a été pensé et construit en utiliza une infrastructure ferroviaire peu exploitée et dont le tracé favorise les déplacements est-Ouest de façon rectiligne et rapide Poursuivons dans cette voie jusqu'à sa dernière station 🚆 de façon à rester cohérent et visionnaire Un train léger qui quitte Labrosse et s'engage sur Maloney pour filer vers l'est alors qu'une voie ferroviaire rectiligne est en place, je vois pas la logique désolé |
| Le rapibus doit se rendre jusqu'au boulevard des laurentides, puis a masson, puis Buckingham avant de boucler et revenir. Service rapide au heures de pointe am et pm dans les 2 directions. Il faut donner une alternative au véhicule personnel qui est rapide et efficace pour réduire notre emprunt carbone et avoir un impact positif face au changement climatique. Le citoyen peut pas changer ses habitudes si l'alternative n'existe pas. Donner nous une alternative svp. Je vie à hull et travaille à masson. |
| I definitely think this changes will be very helpful |
| It would help a lot of people to make a bus stop in front of the airport |
| Please make bus 97 to get to the airport! |
| Good Idea |
| Yes |
| Ne touchez pas svp à la 93,95 et 97. C'est déjà long aller de Buckingham à Ottawa. Si en plus on doit faire des transferts, ce sera l'enfer. |
| N'importe quel scénario pour l'Est, améliorant l'accès, réduisant la durée de déplacement, serait appréciable. Je demeurerai utilisatrice du transport en commun tant que mon temps de déplacement demeurera raisonnable (présentement, maison bureau - 55 minutes, sans correspondance) - par contre, les heures de passages demeurent limitées. Si de telles options sont envisagées, les autobus de quartier tels le 95 devraient augmenter leur fréquence pour permettre les correspondance à la station de la solution choisie, et les fréquences de passages de la ligne 400 devraient être ajustées afin de suffisamment déservir la population. Des passages aux 30 minutes du 95 vers buckingham en heure de pointe le soir ce n'est pas convenient, ni suffisant. Je préférerais conserver une solution où le 95 permettraient à ses utilisateurs de ne pas augmenter le temps de déplacement. |
| Il faut que le projet avance car il y a beaucoup de trafic et cela ne va que empiré. |
| Avoir une vision plus large pour un prolongement jusqu'à buckingham. Peu d'usager car peu de service. |
| Avoir plus de lignes de rapibus. Exemples: 100, 200, 400, 800. Mais surtout ramener le 100 et le 200. Merci! |
| Svp, conserver les trajets du 95-93. L'est de la ville est bien desservie de cette façon, c'est bien le seul service optimal que nous ayons. |

| |
|--|
| la construction devras respecter la nature et les animaux sauvage du secteur |
| Un corridor rapibus jusqu'à au moins Cheval-Blanc serait vraiment pratique. Pour moi la piste cyclable serait essentielle. à noter que pour améliorer le transport actif, il faudrait rejoindre la station Gouin et Paiement par une piste cyclable, ce qui n'est actuellement pas le cas. Merci |
| Encore une fois, vous devriez faire continuer la ligne 93 et 95 sur le Rapibus au lieu de les terminer à l'aéroport. Ça sera catastrophique pour la ligne 400. |
| Prévoyez que les fonctionnaires retourneront à la maison |
| Je ne juge pas nécessaire de se rendre jusqu'à l'A-50, mais si la population le souhaite, je préfère les voies réservées. Sinon, belles idées, beau projet. |
| D'autant plus pertinent si aucun pont n'est construit à Masson |
| Il est essentiel de prévoir la voie pour vélos jusqu'au bout du projet, puisque peu de liens sécuritaires existent en ce moment pour le passage est-ouest (Notre-Dame = pas large - St-René = pas large - Lorrain = pas large - Maloney = circulation trop rapide, aucune voie réservée aux vélos |
| Il est temps de réduire la place de l'auto sur nos routes. Le scénario du rapibus sur des voies exclusivement réservées sur Maloney aurait cet effet. |
| A quand une étude pour un train sur rail existante pour que Gatineau soit en 2023 et comme Ottawa ! |
| Je sais que ça n'a pas rapport au prolongement, mais svp, ramener la ligne 200 qui va directement au centre ville d'Ottawa. |
| Svp éviter le réseau ferroviaire, préservons la petite forêt et les animaux sauvages. |
| Il doit y avoir énormément de stationnement. On veut éviter les gens qui stationnent dans les secteurs résidentiels. |
| L'aménagement du corridor du rapibus et des pistes cyclables changent mes habitudes de déplacements. Le corridor amène une fiabilité qui me fait mieux apprécier ce mode déplacement. Comme parent, sécurité du corridor me permet de recommander à mes adolescents de l'utiliser. |
| A mon avis, le meilleur scénario est celui de la conversion de la voie ferrée actuel en corridor pour les autobus. Je me questionne sur la pertinence actuellement de réinstaller les rails. Combien de trains passaient ils auparavant sur les rails dans la phase 1 du Rapibus? La base pourrait etre construite en prévision de l'installation éventuelle de rails sans nécessairement mettre la charrue avant les boeufs!! La piste cyclable actuelle qui longe La Blanche/Cheval Blanc pourrait etre rénovée/pronongée si pas de place de disponible dans le couloir ferroviaire de sorte que le couloir pourrait etre aménagé pour y faire passer les autobus. |
| Il aurais été profitable d'avoir des scenario avec des prédiction de trafic et de variable par un régulateur de trafic routier qui a une sous spécialiser en transport public. |
| Faite en sorte de ne pas créer d'embouillage et ne rajouter pas plein de carfour giratoires, merci |
| Concentrez-vous sur le prolongement jusqu'à Cheval-Blanc qui sera très bénéfique en faisant simplement l'ajout d'un court prolongement. |
| En 2023, la priorité devrait être d'humaniser le réseau routier (moins de béton/asphalte et plus de verdure), encourager les déplacements vélos, piétons, etc, et bus, prévenir l'étalement urbain. |
| Prioriser les transports en commun et les espaces piétonniers |
| Je DÉTESTE répondre à des sondages en règle général, mais j'adore répondre aux vôtres, car vous avez de bonnes propositions et c'est un sujet qui me touche directement! Si jamais je |

| |
|---|
| <p>peux aider autrement laisser moi savoir et je me ferai un plaisir de donner mon avis et suggestions! :) Merci de nous consulter et de prendre en compte nos suggestions et commentaires! Vincent Gagné</p> |
| <p>si le rapibus se rend à l'aéroport, il devra y avoir un stationnement conséquent. Ce sera l'accès premier des gens de l'est.</p> |
| <p>Non merci, pour le prolongement du rapibus sur la voie ferré entre Lorrain et Cheval-Blanc.</p> |
| <p>Il va falloir mettre plus de 400 qu'au 15 minutes surtout aux heures de pointes car ça déborde a Labrosse en ce moment donc je n'ose même pas imaginer ce que ça aura l'air après ces changements.Merci</p> |
| <p>Je crois de plus en plus que la variante par Maloney est pratique. Si c'est vraiment fait intelligemment et pensé vers le futur. Belle possibilité de créer un exemple qui sera étudié par les autres municipalités.</p> |
| <p>De Lorrain vers les voies Réservées sur Maloney serait idéale pour mes déplacements et moins d'impact environnemental.</p> |
| <p>j'ai hâte que ce soit en opération</p> |
| <p>Je suis conscient que nous voulons favoriser le transport en commun et je suis tout à fait en accord. Toutefois, ceci ne doit pas se faire au détriment des résidents du secteur. Les conséquences d'un prolongement le long de la voie ferrée seraient importantes pour les résidents. Je souhaite sincèrement que si ce projet voit le jour, ce sera par les boulevards Lorrain et Maloney.</p> |
| <p>Considérant les habitations à proximité des voies dans le cas où le corridor est aménagé dans l'emprise de la voie ferrée, il faudra prévoir des aménagements pour préserver la quiétude du quartier.</p> |
| <p>Il est urgent de finir le travail de transports collectif/cyclable jusqu'à l'aéroport. Ce sera bon pour le développement de toute la ville de Gatineau.</p> |
| <p>Je crois qu'un changement du status quo est très nécessaire car le secteur est en expansion et qu'il va y avoir beaucoup de famille qui se rajouterons avec les années. Avoir une manière pour les gens de se déplacer efficacement sans l'option d'une voiture est essentielle au future de la ville de Gatineau.</p> |
| <p>Ne pas tout clôturer. Les autobus ont des freins dans le pire des cas et les gens de meilleures manières d'actualiser leurs penchant suicidaires. Il n'y en a même pas pour l'autoroute à proximité.</p> |
| <p>Je parle aux noms des citoyen qui demeure en abords de la voie ferré, nous sommes très inquiets de voir une "autoroute à mastodontes" être construit dans nos cours. Ceci causera d'extrêmes préjudice aux citoyens près des voies ferrés ; baisse de la valeur des propriété, affectera directement la qualité de vie des citoyens sans compter les dommages irreparables à l'environnement. Il est inévitable qu'une décision d'allonger le corridor du rapibus via la voie ferré engendra des recours collectifs.</p> |
| <p>Il faut agir pour hier. C'est simple de commencer avec A1 immédiatement pendant que vous implémentez un autre plan plus tard.</p> |
| <p>Le retour de la 88 dans le secteur lorrain serait apprécié. C'était très pratique pour se rendre à Ottawa, le temps pour se rendre au travail avec la 400 est au moins 2 fois plus long.</p> |
| <p>why is the existing rail infrastructure not being considered for transit?</p> |
| <p>Merci pour l'opportunité, espérons qu'une décision sera prise rapidement et non d'ici 5 ans</p> |
| <p>J'aimerais que la population soit informée des couts estimés pour les options présentées. Ça influencerait grandement les opinions des citoyens.</p> |

| |
|---|
| Si vous ne donnez pas plus de service à Aylmer pensez à diminution notre contribution au service afin de rétablir une certaine équité. |
| En ce moment, commencez par voir comment cela se passe avec lorrain. Est-ce que vous avez des options de stationnement incitatif à proximité? Augmenter les espaces des stationnement et vous serez en mesure d'avoir autant d'usager que si vous prolongez le tour jusqu'a areoport. L'aeroport n'a pas vraiment grandi pour justifier les dépenses que vous voulez faire. Le secteur qui a le plus grandi est de l'autre côté de la rue galion qui croise la track de train. Vous gagnerez peut-etre beaucoup d'usager en ayant un station tout près de multibloc versus s'etendre jusqu'a cheval blanc où il y a peu de gens (unfamiliales). Les gens ne vont pas marcher 20 minute pour prendre le bus ou en attendre 30 (selon vos nouvelles horaire) |
| Avec ce prolongement il faudrait un parc o bus à l'aéroport et des autobus que se rendent à buckingham plus facilement et en dehors des heures de pointe plus facilement. |
| Le stationnement incitatif doit être suffisant pour attirer les usagers à utiliser le transport en commun à la station aéroport |
| Oui |
| Merci de nous consulter pour nous permettre de nous prononcer sur ce grand projet. |
| Poir quoi se limiter à l aeroport, et pas le prolonger vers Masson anger et Buckingham ? Pourquoi l option de boucle n a pas été envisagé dans les options ? Cela peu desservir plus de quartier et réduit l empreinte sur les voies existantes, j y voit une solution pour la fluidité et réduire la frustration des usage automobile qui vont peu être changer leur vision du transport en commun ("ça prend d d'la place pour 2 personnes dans un bus... c est cher... c est pas rapide..." on entend trop souvent ce genre de réflexion encore ... |
| Il faut garder la porte ouverte pour un prolongement vers l'est de la ville. |
| Je crois qu'il faut mettre l'emphase sur l'amélioration des infrastructures actuelles et du service que d'investire des sommes colossales dans de nouvelles infrastructures. Le télé-travail fait perdre une bonne clientèle au réseau. |
| Je crois que c'est un projet qui aurait pu/du être exécuté plus tot, mais content de le voir avance et je crois qu'à un certains points ont doit faire confiance aux experts et suivre les recommandations. |
| Avec l'option de prolongement sur la voue ferrée, Nous allons perdre notre tranquillité et nos animaux sauvages. Il y a plein d'autres options, laissez les résidents tranquilles!! C'est une des dernières zones tranquilles de Gatineau... pourquoi venir nous embêter? Nis maisons vont perdre de la valeur en plus... Presque personne n'utilise le bus/rapibus dans l'est donc est-ce que ça vaut vraiment la peine? J'en doute. |
| Vous devriez arreter tous développement du rapibus, et regarder pour des voies aériennes. C'est l'endroit idéal pour ce lien. Plus éco moins cher, plus rapide, et plus flexible. Avec un systeme aérien sur ce troncon, plus de rues a traverser, plus sécuritaire et efficace Imaginez, vous pourriez faire une station aérienne sur l Agape. Il y aurait de faire des liens directs avec le cégep, le centre sportif, la maison de la culture et l'aréna. Possibilité de louer des espace pour une petite foire alimentaire. Je me demande pourquoi vous n'avez jamais rencontrer les gens du systeme roue moteur. Il faut sortir des sentier battu et voir autre chose |
| Ne pas utiliser la voie ferroviaire |
| La sécurité de tous ..des nouvelles familles qui s'établissent dans les nouveaux quartier doit être assurées et garder l'autobus le long de la voie ferrée et y inclure la piste cyclable en continue. On veut une ville sécuritaire où les gens bougent vieux comme jeunes. |
| La seule option qui doit être envisager est de d'utiliser les rails déjà existante sans les bouger. Je ne comprend pas pourquoi on propose plein d'autres options. Gardons cela simple. |

| |
|---|
| <p>Pourquoi modifier les parcours 77 et 78, pourquoi les sortir du quartier? Avec l'arrivée du Rapibus, on nous avait promis la rapidité. Pourtant, c'est tout le contraire qui s'est produit. Les nombreux arrêts sur le circuit ont fait en sorte que ça rajoutait 20 minutes (avec de la chance) au parcours d'avant le rapibus. Là, on sort les bus pour les faire passer en périphérie du quartier. J'aimerais connaître la raison. On rajoute encore du temps de déplacement aux gens des quartiers.</p> |
| <p>Puisque les autobus ne s'arrête pas aux feux de circulation pour laisser passer les usagers, considérer l'utilisation de tunnel au feux pour améliorer la fluidité et la rapidité du service.</p> |
| <p>Prolongement avec piste cyclable c'est la meilleure idée</p> |
| <p>Je trouverais dommage que le trajet du 93 soit retardé pour se rendre à Ottawa. Le voyage est déjà d'une heure à partir d'Angers, ce qui est sur la ligne de l'inacceptable. Avant le Rapibus, c'était un voyage de 30 minutes. Il ne faut pas oublier aussi que plusieurs d'Angers prennent le 95 faute de service pour le 93. Les études faites de basent toujours sur le scanning des cartes d'embarquement mais je serai curieuse de voir les résultats si vous feriez un sondage pour connaître d'où les gens aimeraient prendre l'autobus au lieu d'où ils le prene présentement vu l'offre de service.</p> |
| <p>Toutes les scénarios et variantes sont bonne sauf prévoir le changement futur en transway et faire à ce que le Rapibus soit toujours sur une ligne directe comme transway sans embûche.</p> |
| <p>Prioriser la prolongation du rapibus par le corridor arrimer avec des lignes locales et stationnement incitatif.</p> |
| <p>Plus tôt que tard ce projet svp. Nous en avons besoin dans l'Est de la ville.</p> |
| <p>Please push this project, it seems reasonable to extend this line as there is a rail right of way, seems not to expensive compared to Gatineau tram, will convince more people to use transit as road structure in east Gatineau is horrible. Please build this on the rail right of way and not on lorrain and Maloney as it removes the benefit of a fast more efficient route. Please also consider connecting to a future Gatineau Ottawa bridge connection for alternate rapibus routes to Ottawa. Would be nice if there was a bus that left the rapibus route close to a50 next to exit 135 and join the a50 to Ottawa , could be faster to reach Rideau.</p> |
| <p>Il serait préférable d'emprunter des infrastructures déjà présentes, et ne pas nuire a la quiétude des résidents qui sont adossés a la voie ferrée.</p> |
| <p>Une station Rapibus Cheval-Blanc éviterait des travaux considérables sur Lorrain et Maloney. De plus, les gens du quartier seraient mieux desservis.</p> |
| <p>Ces scénarios sont tous tous ridicules et illogiques, sauf celui du prolongement dans le corridor ferroviaire. Dépêchez vous de la réaliser, on en a besoin au plus vite. Notre ville est sous-développée en terme d'infrastructure.</p> |
| <p>Cela fait trop longtemps qu'on attend un service de transport adéquat. Continuez le long de la voie ferrée. Pensons aussi à ceux qui y habitent et A son utilité.</p> |
| <p>L'idéal serait le prolongement du corridor du rapibus le long de l'axe du chemin de fer et jusqu'au boulevard de l'aéroport et poursuivre le corridor jusqu'à l'autoroute 50.</p> |
| <p>Extending along the railway is by far the best scenario. It will bypass any traffic on Lorrain and Maloney. Adding the 50 connection would make sense with it being nearby.</p> |
| <p>Tout ça est bien beau mais comment allez vous gérer tout ça avec vitre excuse constante de « manque d'effectifs »? En ce moment cous annulez les derniers voyages à Labrosse et il faut marcher sur St-René pour se rendre à la maison. Vous avez de beau projets mais n'êtes pas capable de maintenir le service actuel.</p> |
| <p>N'oubliez pas de mettre beaucoup de stationnement réservés aux nouvelles stations.</p> |

| |
|--|
| <p>Pour tous les scénarios, je crois qu'il serait bénéfique d'avoir une fréquence de passage des bus plus élevée. Je crois que, pour les lignes locales, il devrait y avoir un autobus aux 10 minutes à l'heure de pointe et aux 20 minutes en dehors de celle-ci. En ce qui concerne les lignes sur le rapibus, je crois qu'il devrait y avoir au moins un passage aux 10 minutes en dehors des heures de pointe. Finalement, pour tous les scénarios, j'espère que la STO plantera plusieurs arbres, fleurs et autres plantes afin de contrer certains îlots de chaleur.</p> |
| <p>Optional stop at rue du Galion</p> |
| <p>En peu mêlant la façon que les scénarios sont expliqués, j'ai pu retrouver, j'espère que les personnes utiliseront leur logique et ne pas choisir n'importe quoi</p> |
| <p>Déjà hâte aux prochaines consultations!</p> |
| <p>Je trouve qu'il manque de contexte aux scénarios. Je trouve que l'horizon 30 ans n'est pas assez grande. Pour ceux qui n'habitent pas à distance de marche du corridor, je trouve qu'il est difficile de se rendre au corridor sans prendre sa voiture ou le bus (qui est souvent compliqué en raison des fréquences des lignes de quartier). Le fait de prendre 2 ou 3 bus pour se rendre à une destination est contraignant pour les familles. Voyager seul sans enfant ou sans avoir à aller porter son enfant à la garderie ou à l'école, c'est plus facile.</p> |
| <p>Merci ! Ceci faciliterait vraiment nos déplacements !</p> |
| <p>Avec le nombre croissant d'usagers que le Rapibus va engendrer (avec le prolongement jusqu'à Lorrain et le futur jusqu'à l'aéroport), il serait bien de considérer le retour des lignes 100 et 200. En ce moment, il n'est pas rare que le 400 est plein en sortant d'Ottawa dans les heures de pointes le soir et qu'il ne puissent pas arrêter dans Hull. De plus la majorité du monde descend uniquement à la station Labrosse. Qu'est-ce que ce sera quand les gens vont pouvoir aller jusqu'à l'aéroport, on ne pourra plus embarquer personne dans Hull ni Gatineau? Pour le moment le système fonctionne, mais il serait peut-être nécessaire de réfléchir à un moyen de désengorger le corridor dans les heures de pointes si on veut promouvoir le transport en commun dans le grand Gatineau.</p> |
| <p>Quelle différence entre le déplacement du rail ou pas?</p> |