

Société de transport de l'Outaouais

Note technique – Consultations publiques

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

N° DS2022-067-03



Numéro de projet CIMA+ : M06843A
28 avril 2023– Révision 02

Société de transport de l'Outaouais

Note technique – Consultations publiques

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
28 avril 2023– Révision 02

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
01	ES	2023-02-15	Activité 1 : consultation en ligne – Émission 01
02	ES	2023-04-28	Activité 1 : consultation en ligne – Émission 02

Propriété et confidentialité

À moins d'entente entre CIMA+ s.e.n.c. et son client à l'effet contraire, tous les documents, qu'ils soient imprimés ou électroniques, ainsi que tous les droits de propriété intellectuelle qui y sont contenus, appartiennent exclusivement à CIMA+ s.e.n.c., laquelle réserve tous ses droits d'auteur. Toute utilisation ou reproduction sous quelque forme que ce soit, même partielle, est strictement interdite à moins d'obtenir l'autorisation de CIMA+ s.e.n.c.

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 1 – Questionnaire en ligne décembre 2022.....	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	6
2.4.3	Lieu de travail ou d'étude.....	7
2.4.4	Fréquentation du lieu de travail / d'étude	8
2.4.5	Mode de transport utilisé pour les déplacements domicile / travail.....	9
2.4.6	Habitudes de déplacement (tous motifs).....	10
2.4.7	Perception générale du projet.....	13
2.5	Analyses thématiques	14
2.5.1	Circulation motorisée et stationnement.....	14
2.5.2	Transport en commun	18
2.5.3	Déplacements à vélo.....	20
2.5.4	Déplacements piétonniers.....	21
2.5.5	Synthèse des situations problématiques.....	24
2.6	Préférences quant au prolongement.....	24
2.6.1	Corridors proposés pour le prolongement du Rapibus	24
2.6.2	Corridors proposés pour la piste multifonctionnelle	25
2.6.3	Nouvelles stations pour le Rapibus.....	27
2.6.4	Nouveaux parcs-o-bus.....	28
2.6.5	Type de services de transport en commun	29
2.6.6	Nouveaux points de traverse du corridor	30
2.6.7	Précisions sur les réponses concernant le prolongement.....	31
2.6.8	Synthèse	31
2.7	Préoccupations et bénéfices attendus par le prolongement du Rapibus	32
2.7.1	Commentaire libre concernant les attentes et les espoirs des répondants.....	32
2.8	Impact de la consultation sur l'étude d'opportunité	33
3	Activité de consultation 2 – À venir	34
4	Activité de consultation 3 – À venir	34

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	Provenance des répondants	5
Figure 2.5	Occupation principale des répondants	6
Figure 2.6	Limite des communautés de la zone d'intervention	7
Figure 2.7	Lieu de travail ou d'étude des répondants.....	7
Figure 2.8	Fréquentation du lieu de travail ou d'étude	8
Figure 2.9	Habitudes de déplacement domicile / travail ou étude.....	9
Figure 2.10	Habitudes de déplacements des répondants	10
Figure 2.11	Mode utilisé pour se rendre à l'arrêt d'autobus	10
Figure 2.12	Couverture de l'offre de transport en commun autour des résidences des participants.....	12
Figure 2.13	Perception générale du projet	13
Figure 2.14	Problèmes soulevés en lien avec la circulation motorisée	14
Figure 2.15	Problèmes rencontrés en lien avec la sécurité routière dans le secteur de l'Aéroport....	16
Figure 2.16	Situations problématiques en lien avec le stationnement automobile dans le secteur de l'Aéroport	17
Figure 2.17	Situation problématique en lien avec les déplacements en transport en commun	18
Figure 2.18	Situations problématiques en lien avec les déplacements à vélo	20
Figure 2.19	Situations problématiques en lien avec les déplacements à pied	22
Figure 2.20	Opinions des répondants concernant le corridor proposé pour le prolongement du Rapibus	25
Figure 2.21	Opinions des répondants concernant le corridor proposé pour la piste multifonctionnelle	26
Figure 2.22	Localisations proposées pour les futures stations du Rapibus	27
Figure 2.23	Taux d'approbation des localisations proposées pour les futures stations	27
Figure 2.24	Taux d'approbation des emplacements proposés pour les Parcs-o-bus	28
Figure 2.25	Niveau d'approbation de certains projets de service de transport en commun.....	29
Figure 2.26	Localisation des traversées suggérées	30
Figure 2.27	Niveau d'approbation des emplacements suggérés pour des traversées.....	30
Figure 2.28	Bénéfices attendus par le prolongement du Rapibus.....	32

Liste des tableaux

Tableau 2.1	Provenance des répondants	4
Tableau 2.2	Taux d'emploi des communautés de la zone d'intervention	6

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 est 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 est 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, trois activités distinctes 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 est prévue sous la forme d'un échange de type questionnaire à la fin de 2022;
- + Présentation des solutions potentielles afin de recueillir les commentaires des populations et groupes cibles pour en alimenter l'évaluation. Cette seconde activité est prévue sous forme d'atelier au printemps 2023;
- + Une séance d'information publique pour présenter les recommandations finales du mandat au printemps 2024.

Cette note technique préliminaire présente un sommaire de la première activité réalisée en décembre 2022.

2 Activité de consultation 1 – Questionnaire en ligne décembre 2022

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 1er et le 21 décembre 2022. Une campagne de communication ciblée, incluant des publicités dans les journaux, des messages à la radio et des publications sponsorisées sur les réseaux sociaux, a permis d'inviter la population 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 adresses environnantes 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 regroupements de gens d'affaires et les organismes communautaires, ont également été ciblés directement afin de s'assurer qu'ils reçoivent l'information afin de les inviter à répondre.

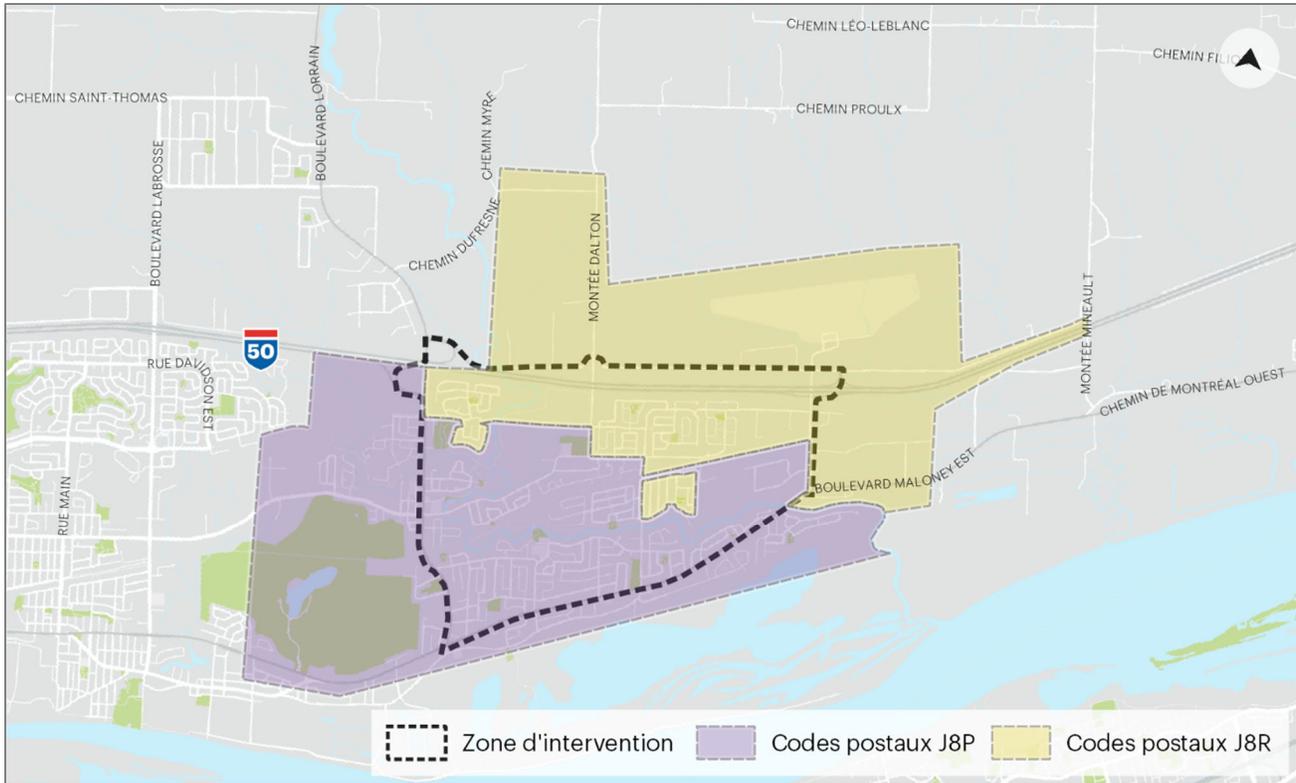


Figure 2.1: Secteurs visés par l'envoi postal



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&tx_ttnews%5BbackPid%5D=2&tx_ttnews%5Btt_news%5D=37309&cHash=da1e12353b413cbdec8a11658d04b21a

2.2 Questionnaire

En premier lieu, le questionnaire abordait les situations problématiques actuelles rencontrées par les répondants au niveau des déplacements en automobile, en transport en commun, à vélo et à pied. Ensuite, les répondants étaient invités à partager leurs préférences quant au prolongement du Rapibus. Enfin, des questions permettant d'établir le profil des répondants étaient posées. Les répondants étaient appelés à donner des précisions à chacune des thématiques.

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

2.3 Participation

Après la période de trois semaines, 562 réponses ont été enregistrées, dont 543 provenant de citoyens et 19 de représentants d'organismes. Toutefois, il est possible que certains citoyens soient, dans les faits, des citoyens corporatifs, comme par exemple, des représentants d'entreprises situées dans l'Aéroparc. En effet, les répondants étaient limités à s'identifier qu'à titre de citoyens, de représentant d'un organisme ou à titre d'élu. Les représentants ayant répondu à titre de représentants d'organisme proviennent principalement des entreprises situées dans l'Aéroparc.

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.

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.

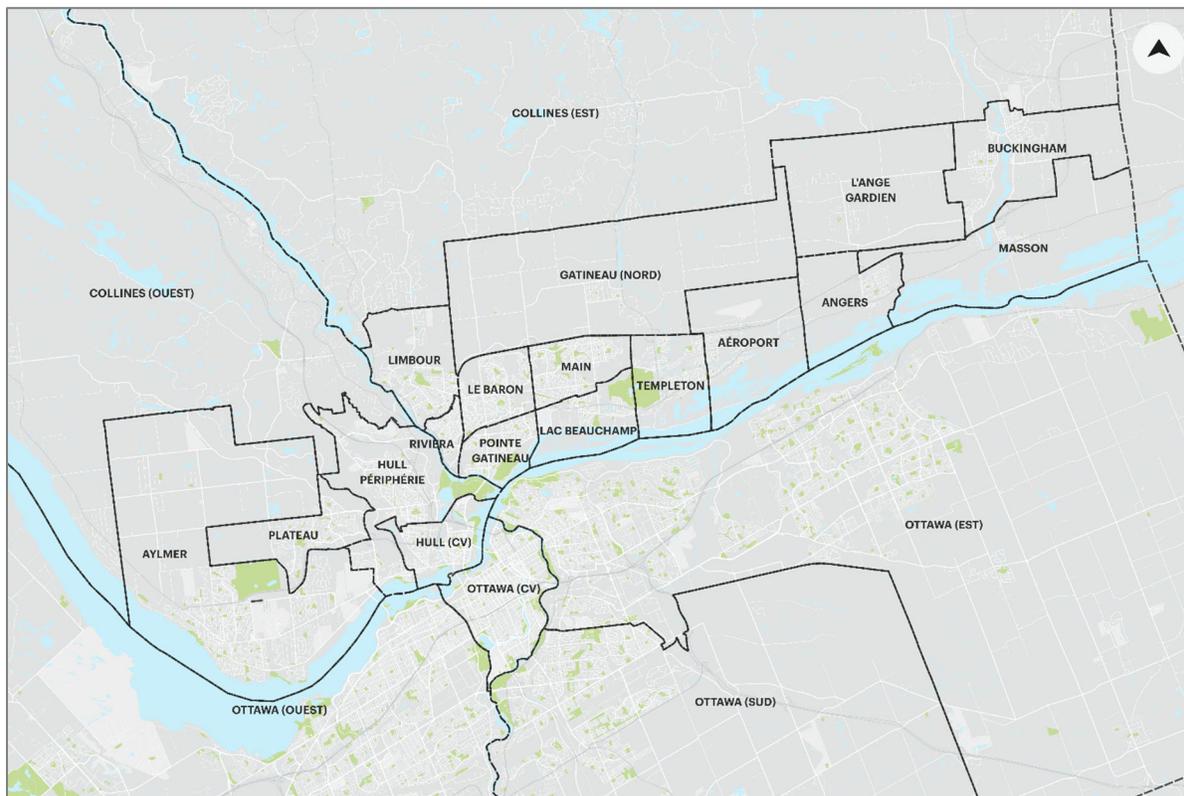


Figure 2.3 Secteurs de subdivision du territoire (Enquête OD 2011) pour l'analyse des lieux de résidence des répondants

Le traitement des données, tel que rapporté au tableau 2.1, montre que les répondants proviennent en grande majorité des secteurs dans lesquels se trouve la zone d'intervention (les secteurs de l'Aéroport et Templeton).

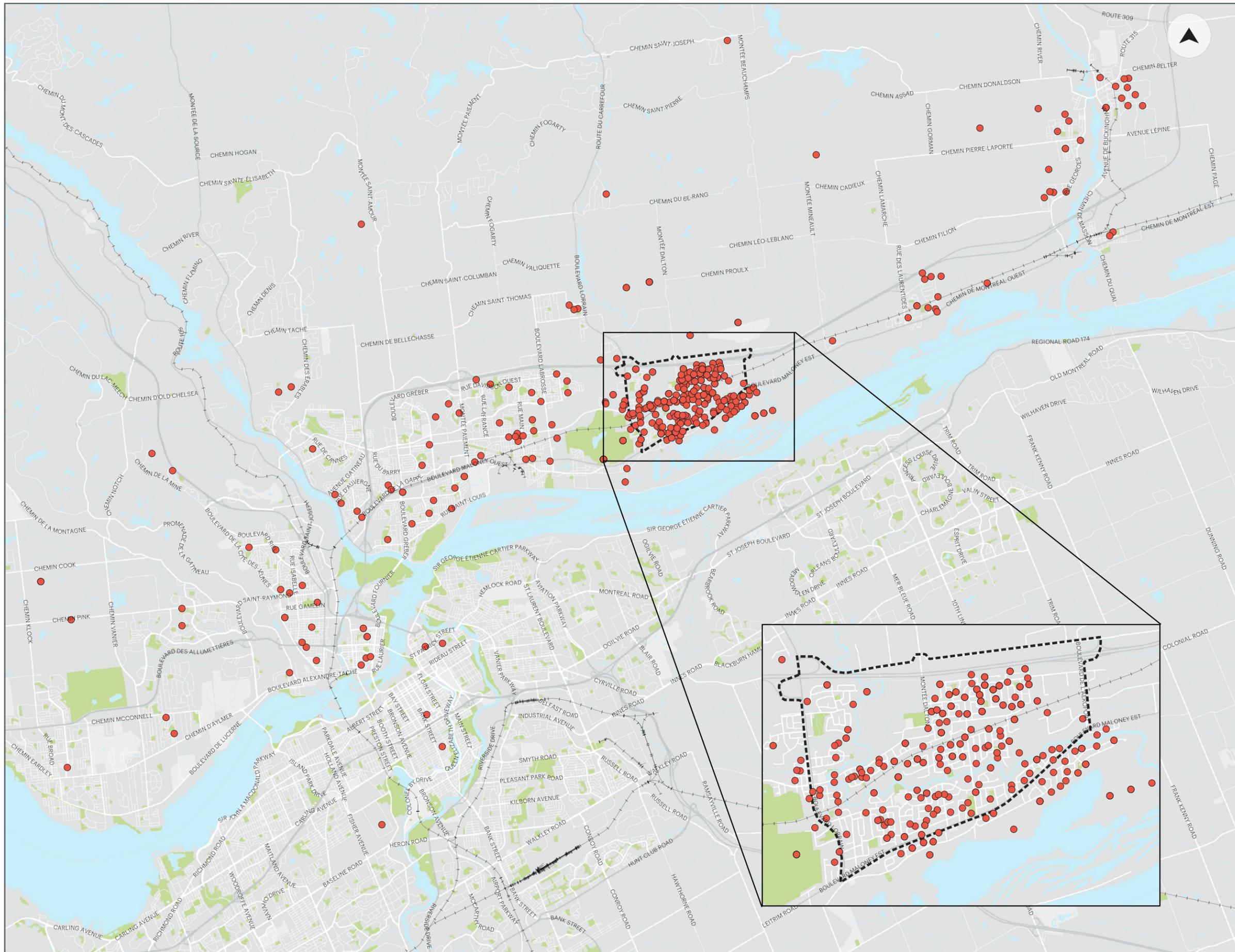
Tableau 2.1 Provenance des répondants

Secteur	%
Templeton	37,8 %
Aéroport	35,5 %
Buckingham	4,5 %
Main	3,7 %
Gatineau (Nord)	2,4 %
Angers	2,2 %
Hull (CV)	2,1 %
Pointe-Gatineau	1,9 %
Autres secteurs	9,9 %

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**

FIGURE 2.4

* Un (1) répondant se trouve à l'extérieur de cette zone (Saint-André-Avellin)

2.4.2 Occupation

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

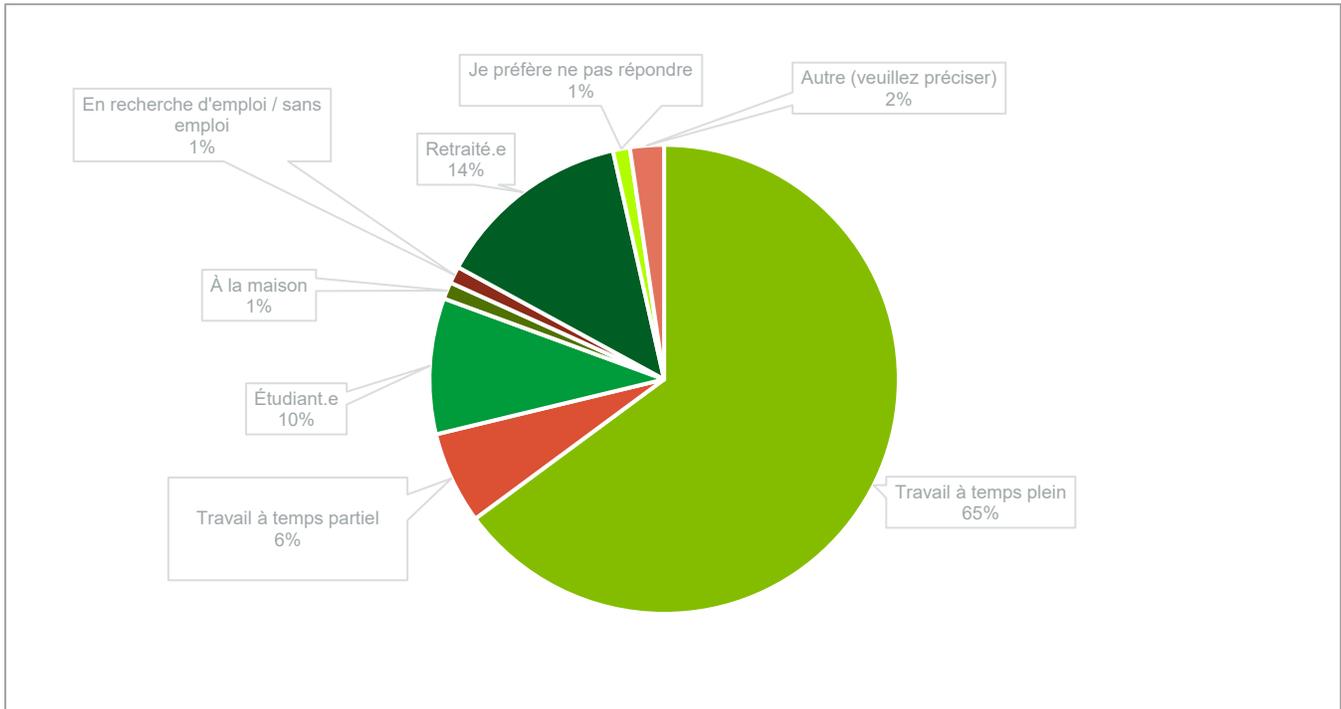


Figure 2.5 Occupation principale des répondants

La majorité des répondants (65 %) sont des travailleurs à temps plein, ce qui correspond à peu près aux données du recensement de la population de 2021 de Statistique Canada. À titre comparatif, le tableau 2.2 présente les données de Statistique Canada (2021) des communautés de la zone d'intervention.

Tableau 2.2 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	65 %

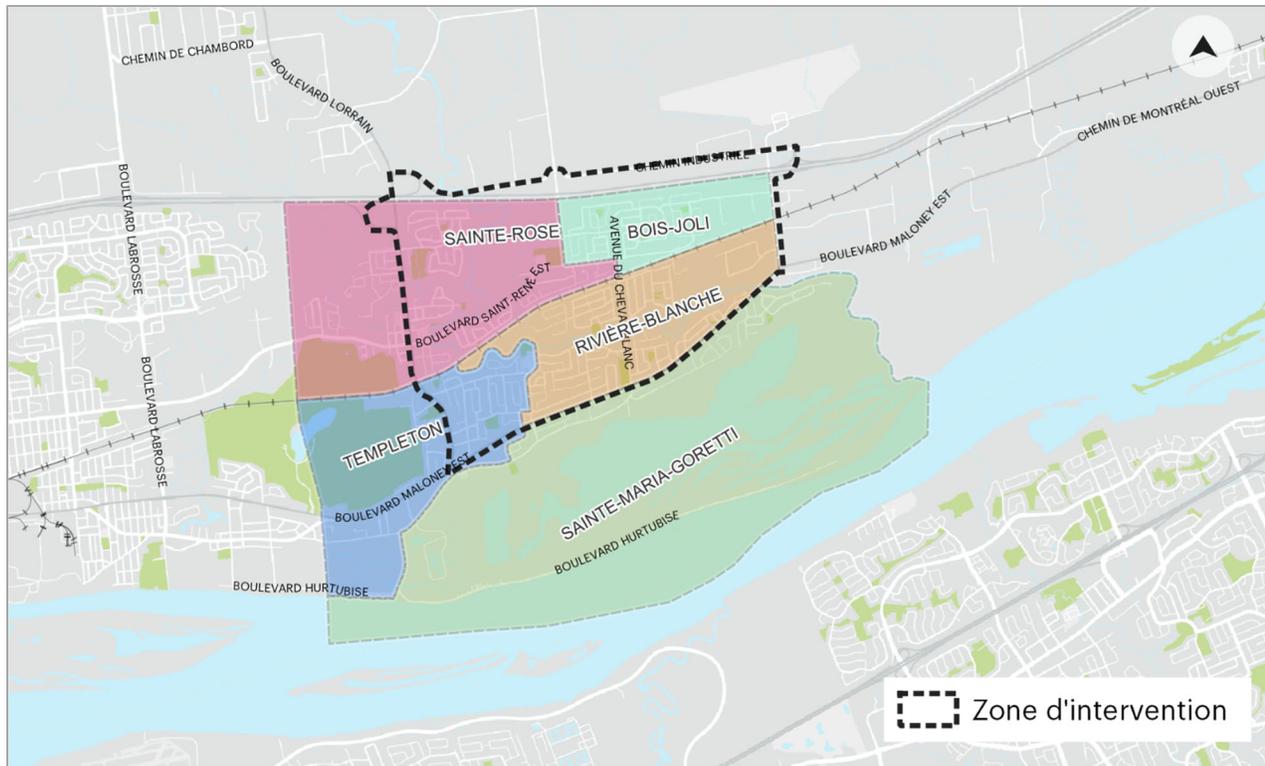


Figure 2.6 Limite des communautés de la zone d'intervention

2.4.3 Lieu de travail ou d'étude

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

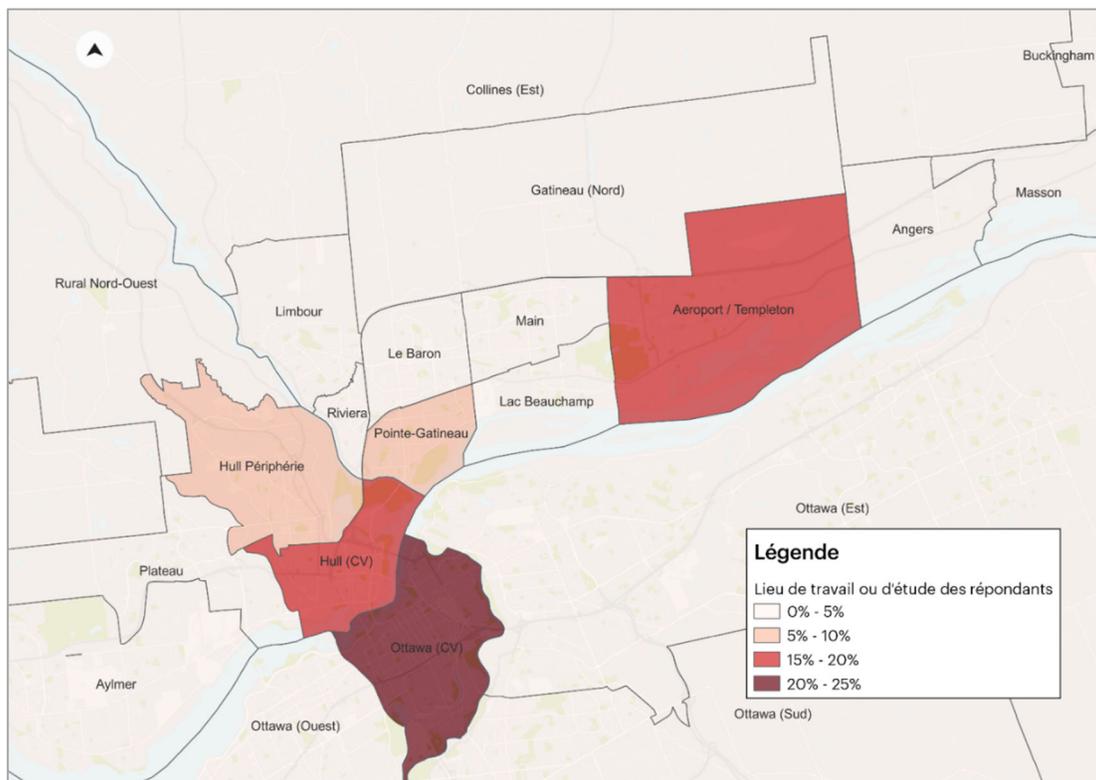


Figure 2.7 Lieu de travail ou d'étude des répondants

- + Le quart (25 %) des répondants travaille ou étudie au centre-ville d'Ottawa;
- + Un peu moins de 20 % des répondants travaillent ou étudient au centre-ville de Gatineau;
- + Un peu moins de 16 % des répondants travaillent ou étudient dans les secteurs Aéroport/Templeton.
- + La majorité (61 %) des répondants travaille ou étudie dans les secteurs desservis par le Rapibus.

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.

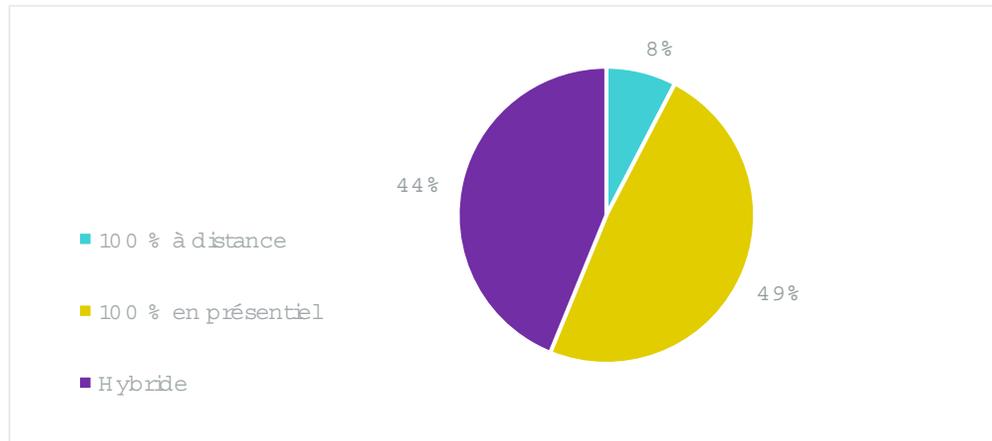


Figure 2.8 Fréquentation du lieu de travail ou d'étude

On constate que près 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 8 % de ces derniers.

2.4.5 Mode de transport utilisé pour les déplacements domicile / travail

La figure 2.9 présente la fréquence et le mode utilisé par les répondants pour effectuer les déplacements ayant pour motif le travail ou l'étude.

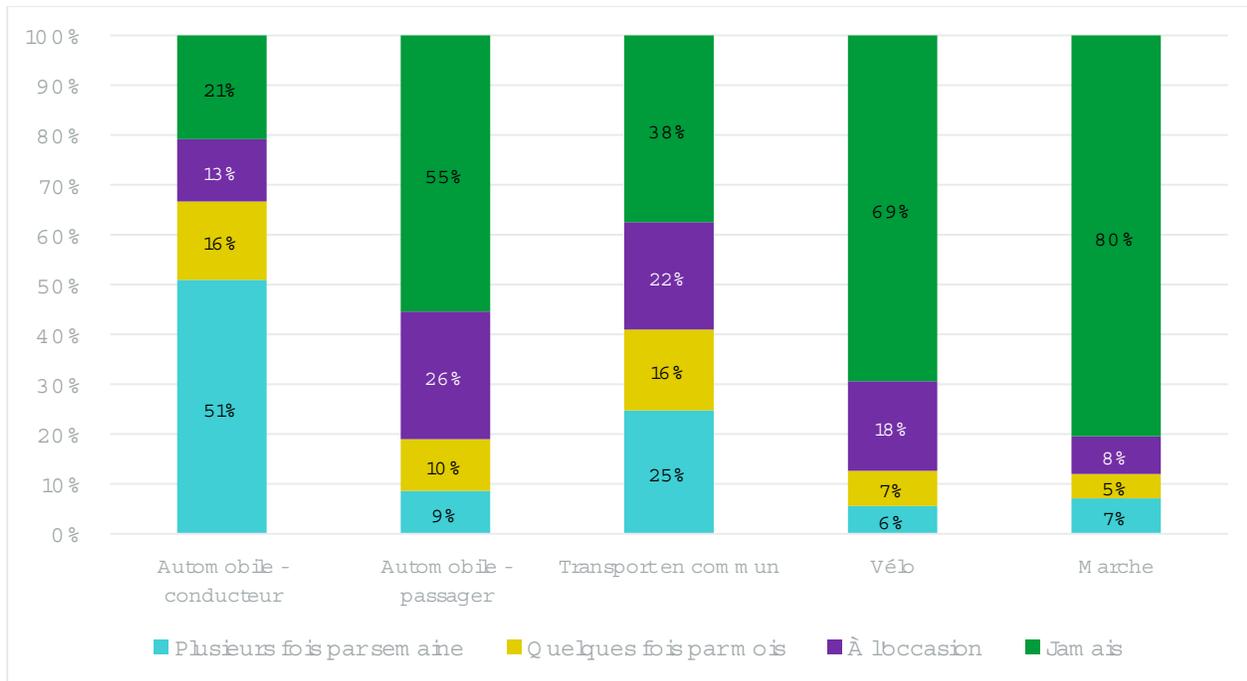


Figure 2.9 Habitudes de déplacement domicile / travail ou étude

On constate que :

- + Le mode automobile-conducteur est le mode le plus fréquemment utilisé;
- + Le lieu de travail ou d'étude est accessible en mode transport en commun pour au moins 63 % des répondants, mais uniquement le quart utilise ce mode plusieurs fois par semaine;
- + Similairement, le lieu de travail ou d'étude est accessible en mode vélo pour le tiers des répondants, mais uniquement 6 % utilisent ce mode plusieurs fois par semaine;
- + Le mode marche est le moins pratiqué par les répondants (80% n'en font jamais).

2.4.6 Habitudes de déplacement (tous motifs)

La figure 2.10 présente l'analyse des habitudes de déplacement des répondants.

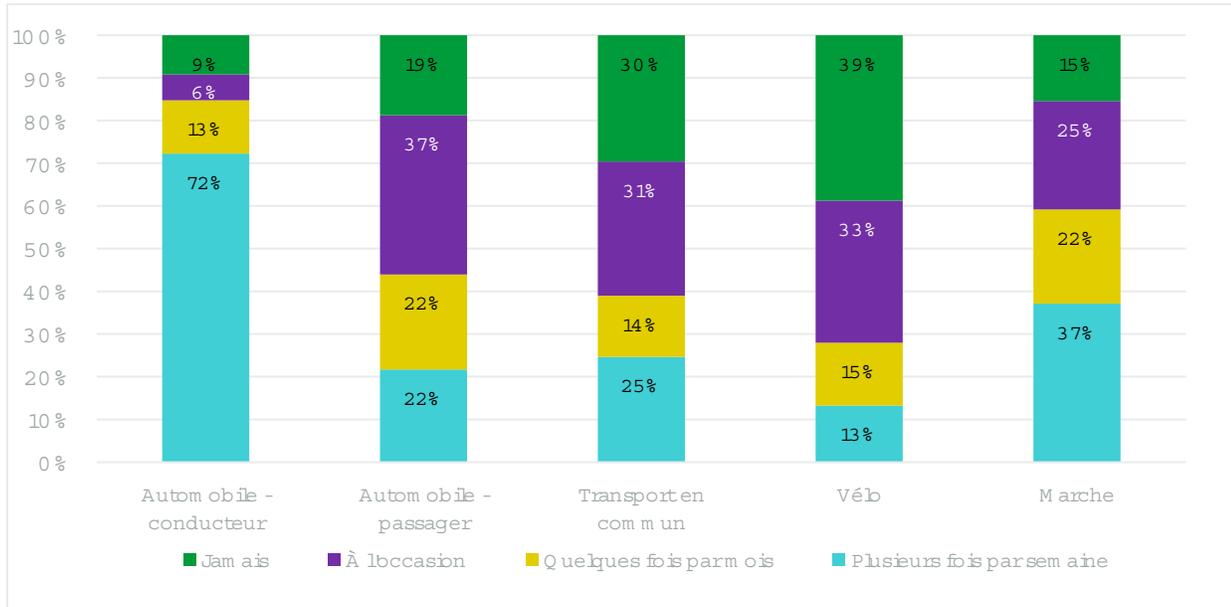


Figure 2.10 Habitudes de déplacements des répondants

On constate que :

- + L'automobile est le mode le plus utilisé par les répondants;
- + Le mode marche est le second mode le plus fréquemment utilisé par les répondants, ce qui laisse croire que plusieurs déplacements peuvent être effectués à pied.

Il est pertinent de mentionner que les parts modales actives (marche et vélo) peuvent parfois être interprétées comme de l'activité physique par les répondants. Ainsi, il est possible que les valeurs reflétées sur les habitudes de déplacement des répondants soient biaisées par l'incompréhension de la question. La part modale des déplacements en modes actifs pourrait donc être plus faible.

La figure 2.11 présente le mode utilisé par les répondants pour se rendre à l'arrêt d'autobus.

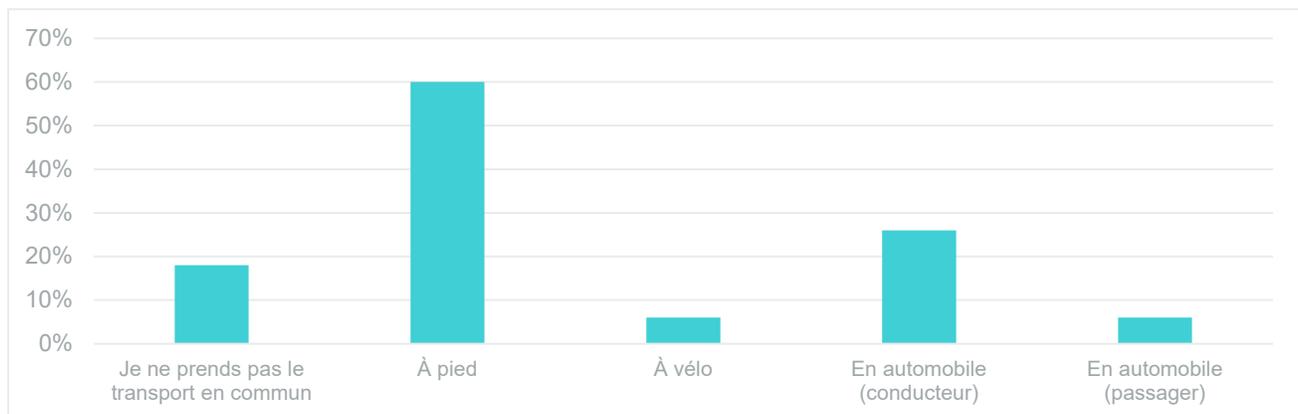


Figure 2.11 Mode utilisé pour se rendre à l'arrêt d'autobus

On constate que 26 % des répondants se rendent en automobile à l'arrêt d'autobus. Sachant que les lieux de travail et d'étude les plus populaires sont les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau, il est

possible d'émettre l'hypothèse que les répondants utilisent leur voiture pour se rendre à la station Labrosse afin d'accéder au Rapibus. De plus, pour 60 % des répondants, l'arrêt d'autobus est suffisamment proche pour s'y rendre à pied.

Selon le Guide de conception et normes service de la STO, la distance de marche visée entre la population et l'arrêt d'autobus est de 400 mètres dans les secteurs à moyenne ou haute densité d'occupation (la distance de marche varie en fonction inverse de la densité d'occupation du sol)². La figure 2.12 permet de constater que 88 % des répondants habitent dans un rayon à vol d'oiseau de 400 mètres d'un arrêt d'autobus.

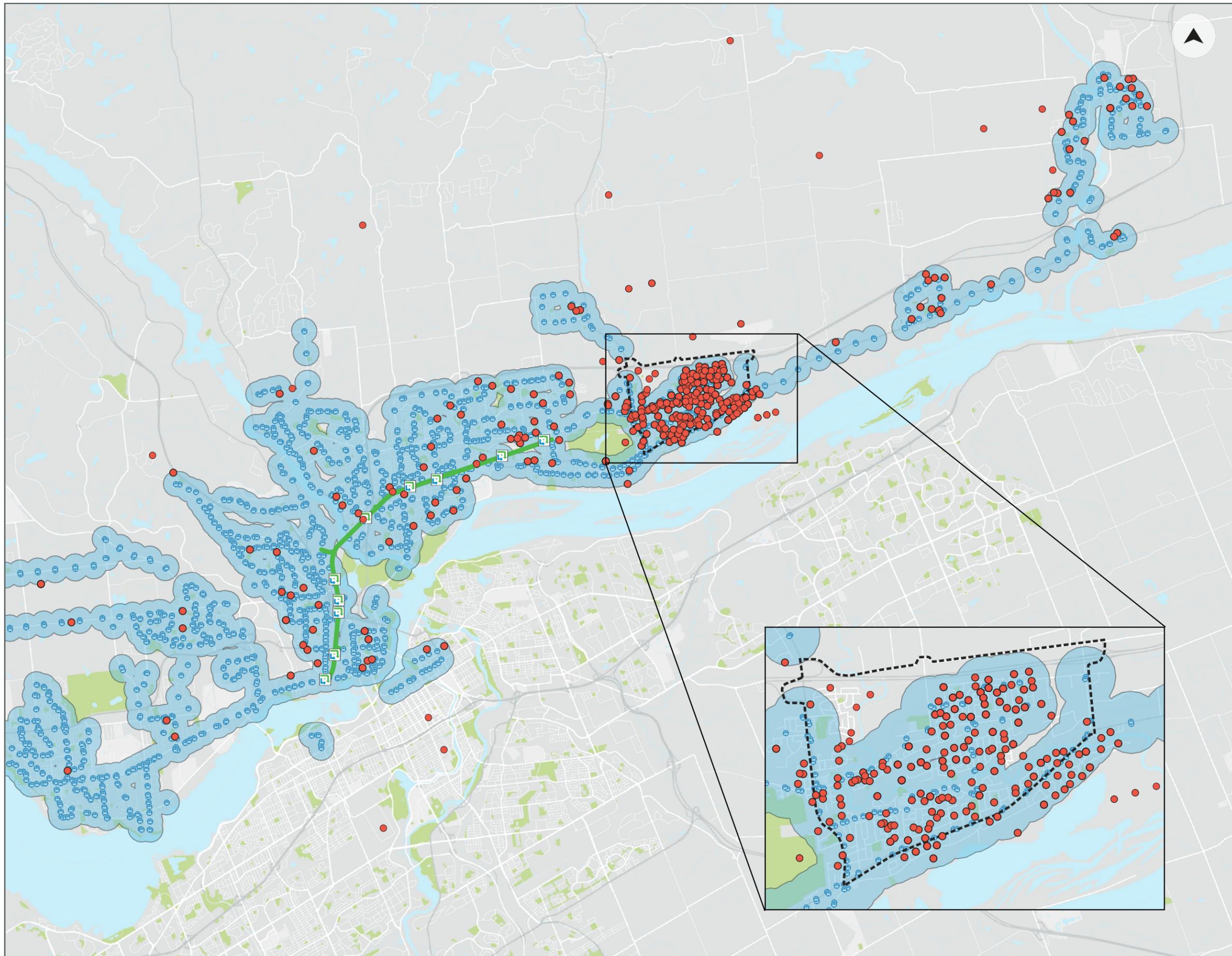
Il est important de mentionner cependant que cette analyse de couverture spatiale concerne uniquement des distances mesurées à vol d'oiseau. Autrement dit, la trame de rue présente dans un secteur en particulier peut réduire la pénétration des usagers piétonniers dans un quartier donné. Les chemins et raccourcis piétonniers sont des infrastructures permettant de réduire l'écart entre la distance cartographique et la distance routière.

² Tirée du guide de conception et de normes de service (2017). Page 20
http://www.sto.ca/fileadmin/user_upload/communications/PDF/Documents_corporatifs/G003677_Guide_conception_et_normes_service_18_0ct_2017.pdf

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

LÉGENDE

-  Zone d'intervention
-  Lieu de résidence des répondants*
-  Arrêts tampon de 400 mètres
-  Arrêts d'autobus (STO)
-  Corridor du Rapibus
-  Stations Rapibus



**COUVERTURE DE L'OFFRE DE TRANSPORT
EN COMMUN**

FIGURE 2.12

CIM+

M06843A
Mars 2023

* Un (1) répondant se trouve à l'extérieur de cette zone (Saint-André-Avellin)

2.4.7 Perception générale du projet

La première question du questionnaire concernait la perception générale du projet de prolongement du Rapibus. La figure 2.13 présente les résultats.

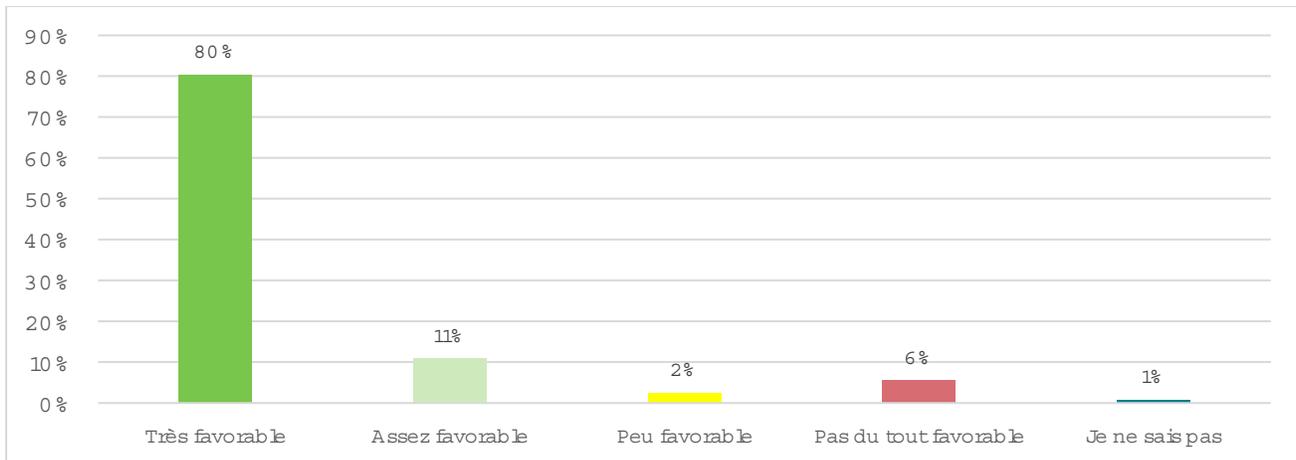


Figure 2.13 Perception générale du projet

Ainsi, une part très importante (91 %) des répondants est assez et très favorable au projet. À l'inverse, le taux de désapprobation est plutôt faible (8 %). Il est donc possible d'affirmer d'emblée que le projet est perçu de manière positive par les répondants.

2.5 Analyses thématiques

Les répondants ont été sondés sur les situations problématiques actuelles en lien avec les modes automobiles-conducteur, transport en commun, vélo et marche. Pour chaque mode de déplacement, les répondants étaient appelés à donner leur avis sur les points forts du secteur de l'Aéroport. De plus, une case « autre, veuillez préciser » permettait aux répondants de s'exprimer sur des problèmes supplémentaires non compris dans les choix de réponse.

2.5.1 Circulation motorisée et stationnement

Cette section présente l'analyse des situations problématiques soulevées par les répondants en lien avec les déplacements motorisés.

De manière synthétique, les points forts du secteur de l'aéroport pour la circulation motorisée sont les suivants :

- + La circulation automobile est, de manière générale, fluide;
- + L'avenue du Cheval-Blanc, le boulevard Lorrain, le boulevard Maloney, le boulevard de l'Aéroport et le boulevard Saint-René sont des axes routiers appréciés par les automobilistes;
- + L'autoroute est facilement accessible;
- + La présence de parcs-o-bus;
- + Le développement du secteur industriel qui contribue à la création d'emplois;
- + Les ensembles résidentiels des dernières années ont contribué à attirer la présence de jeunes familles à l'intérieur du quartier;
- + La proximité des commerces, des écoles et des entreprises.

2.5.1.1 Situations problématiques liées à la circulation automobile

La figure 2.14 soulève les **situations problématiques concernant la circulation automobile** pour se rendre au centre-ville de Gatineau et dans le secteur de l'Aéroport.

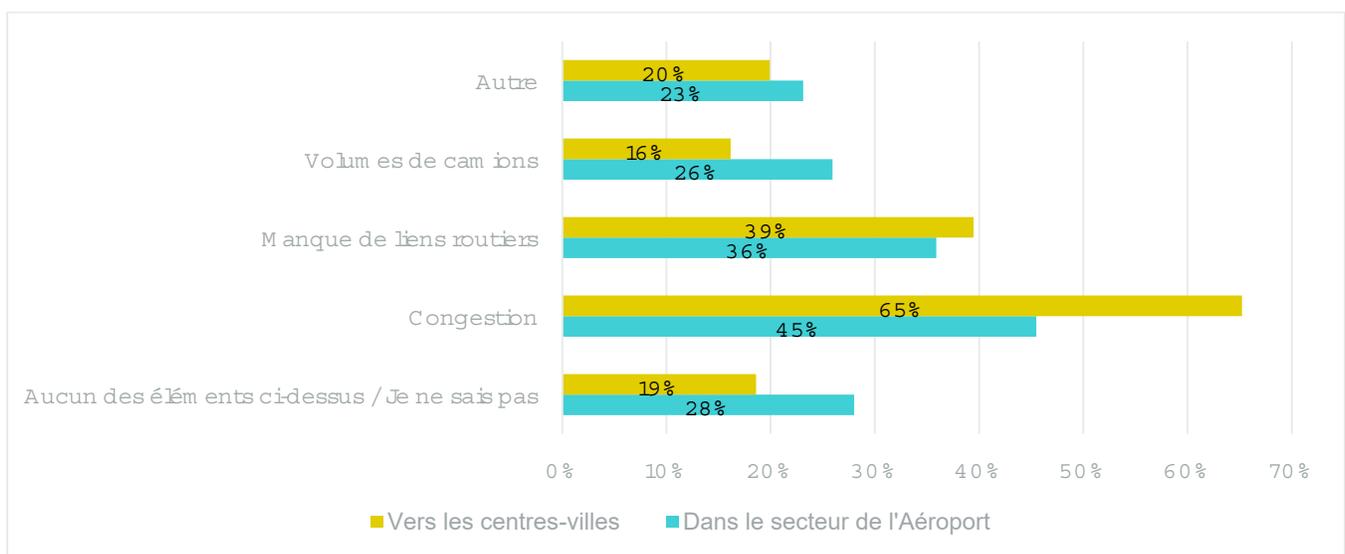


Figure 2.14 Problèmes soulevés en lien avec la circulation motorisée

On constate que la congestion routière est la situation problématique soulevée avec plus de fréquence parmi les répondants, surtout en direction des centres-villes (Ottawa et Gatineau).

Les problèmes rencontrés, en ce qui concerne **la circulation motorisée dans le secteur de l'Aéroport**, mentionnés par les répondants dans la section « autre » sont les suivants :

- + La circulation automobile est difficile le matin notamment en raison de la nouvelle école primaire sur l'avenue Cheval-Blanc (4 commentaires);
- + La présence de camions crée des enjeux de sécurité et de fluidité particulièrement au niveau des tronçons permettant l'accès au parc industriel (2 commentaires);
- + Le manque d'infrastructures cyclables et piétonnières entraîne des enjeux de sécurité (20 commentaires);
- + L'offre de transport en commun est insuffisante ou déficiente à certains endroits (22 commentaires);
- + L'éclairage de certaines rues est insuffisant (2 commentaires);
- + La vitesse des automobilistes entraîne des enjeux de sécurité (3 commentaires);
- + L'entretien des routes est négligé (présence élevée de nids-de-poule) (11 commentaires);
- + La circulation est difficile lorsque des travaux de construction sont effectués (10 commentaires).

Les situations problématiques rencontrées en ce qui concerne la **circulation motorisée permettant de se rendre au centre-ville de Gatineau à partir du secteur de l'Aéroport** mentionnées dans la section « autre » sont les suivantes :

- + L'absence d'un lien cyclable permettant de se rendre au centre-ville (8 commentaires);
- + L'offre de transport en commun est insuffisante (33 commentaires), plus précisément :
 - La desserte de l'Aéroparc et les heures de passage ne correspondent pas aux besoins des travailleurs (8 commentaires). De plus, un employeur du secteur de l'Aéroparc mentionne avoir des problèmes pour embaucher du personnel en raison du manque de TC et des enjeux de sécurité liés à l'absence d'infrastructure pour les modes actifs;
 - Le nombre de correspondances pour se rendre au centre-ville décourage les utilisateurs (3 commentaires).
- + Le réseau routier est en mauvais état (10 commentaires);
- + La construction apporte des problèmes de circulation (3 commentaires);
- + Un accès d'autoroute via la montée Dalton est souhaité (2 commentaires);
- + Il y a de la circulation routière aux périodes de pointe entraînant des enjeux de fluidité (15 commentaires).

2.5.1.2 Enjeux de sécurité

La figure 2.15 présente les **enjeux de sécurité** en lien avec la circulation motorisée dans le secteur de l'Aéroport soulevés par les répondants.

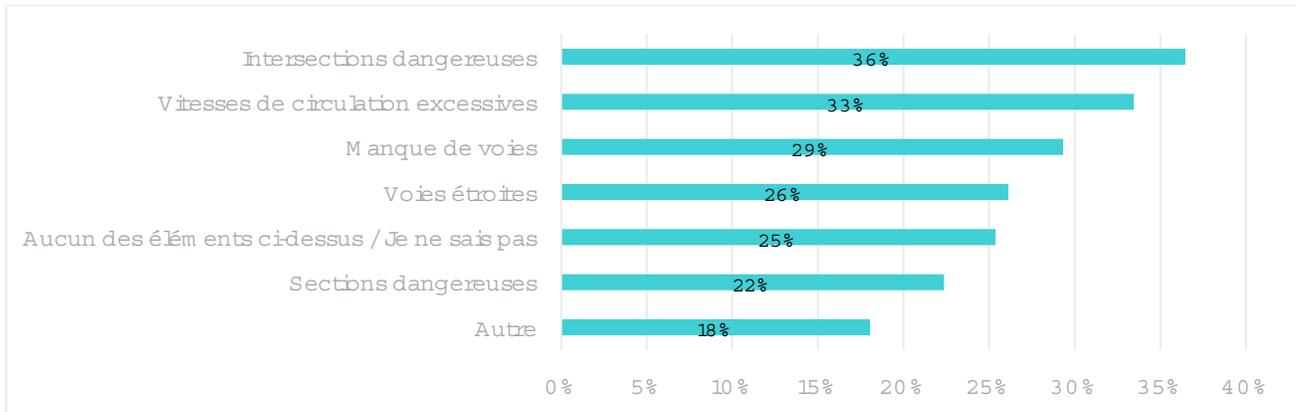


Figure 2.15 Problèmes rencontrés en lien avec la sécurité routière dans le secteur de l'Aéroport

Plus d'un répondant sur trois considère qu'il y a des intersections dangereuses dans le secteur de l'Aéroport. Similairement, 33 % des répondants mentionnent la vitesse de circulation excessive à l'intérieur du secteur à l'étude.

Les réponses de la catégorie « Autre » sont synthétisées ci-dessous.

- + Le manque ou l'absence d'infrastructures pour les modes actifs (26 commentaires), plus précisément :
 - Une mauvaise connectivité du réseau cyclable (2 commentaires);
 - L'absence de trottoir et l'obligation de partager la rue avec les camions au niveau du boulevard de l'Aéroport et de la rue Atmec (7 commentaires);
 - Un manque d'éclairage (3 commentaires).
- + Un manque de dispositifs de contrôle de la circulation aux accès d'autoroute (6 commentaires);
- + L'état des routes (présence de nids-de-poule) crée des enjeux de sécurité (10 commentaires);
- + Certains automobilistes ne respectent pas le Code de la sécurité routière (7 commentaires).

2.5.1.3 Stationnement automobile

Les situations problématiques soulevées par les répondants au niveau du stationnement automobile dans le secteur de l'Aéroport sont présentées à la figure 2.16.

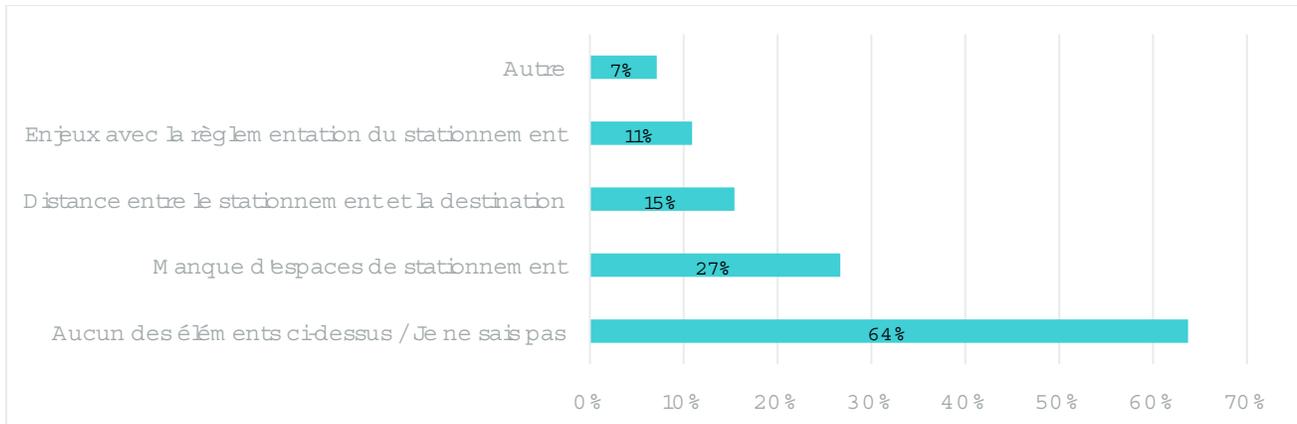


Figure 2.16 Situations problématiques en lien avec le stationnement automobile dans le secteur de l'Aéroport

Le taux élevé de réponse « aucun des éléments ci-dessus / je ne sais pas » peut être associé au fait que la plupart des répondants détiennent une ou plusieurs places de stationnement privées. L'ajout d'un choix de réponse du type « ne rencontre aucun problème en lien avec le stationnement automobile » aurait précisé les réponses des répondants.

La catégorie « autre » abordait les problèmes suivants :

- + Les parcs-o-bus n'offrent pas suffisamment d'espace de stationnement (4 commentaires);
- + L'offre de stationnement est limitée à certains endroits et/ou pendant l'hiver (10 commentaires).

En considérant les répondants qui ont souligné une situation problématique de manque d'espace de stationnement uniquement dans la catégorie « autre », le taux de la situation problématique « manque d'espaces de stationnement » passe de 27 % à 28 %.

2.5.1.4 Précisions aux réponses de la thématique

Les principales précisions, en lien avec les problèmes de déplacements, en mode automobile, mentionnées par les répondants sont les suivantes :

- + Présence élevée de camions dans le secteur (5 commentaires);
- + Présence de congestion sur le boulevard Saint-René (5 commentaires);
- + Les intersections à proximité des accès pour l'autoroute 50 manquent de dispositif de gestion de la circulation (4 commentaires);
- + Absence d'infrastructures pour les modes actifs, ce qui crée des enjeux de sécurité (16 commentaires);
- + La fréquence de passage des autobus est insuffisante (22 commentaires);
- + Le manque d'infrastructures cyclables et piétonnières dans le secteur de l'Aéroparc (3 commentaires) ainsi que le manque d'arrêts d'autobus dans ce même secteur (8 commentaires).

À l'exception des enjeux de congestion sur le boulevard Saint-René, les situations problématiques mentionnées avaient déjà été abordées précédemment.

2.5.2 Transport en commun

Cette section présente l'analyse des situations problématiques soulevées par les répondants en lien avec les déplacements en transport en commun.

Un total de 345 réponses a été comptabilisé dont 243 étaient directement en lien avec les points forts du transport en commun. Les commentaires les plus fréquents sont les suivants :

- + La présence d'un arrêt à proximité du domicile du répondant (27 commentaires);
- + Le Rapibus (12 commentaires);
- + Les parcs-o-bus (12 commentaires);
- + Les itinéraires des lignes 77 (8 commentaires), 78 (10 commentaires) et 97 (5 commentaires);
- + La ponctualité des lignes d'autobus (5 commentaires).

Les réponses du type « il n'y a aucun point fort en lien avec le TC dans le secteur » représentaient 44 % des réponses ayant un lien avec la question.

2.5.2.1 Situations problématiques liées aux déplacements en TC

La figure 2.17 présente les situations problématiques rencontrées en lien avec les déplacements en TC.

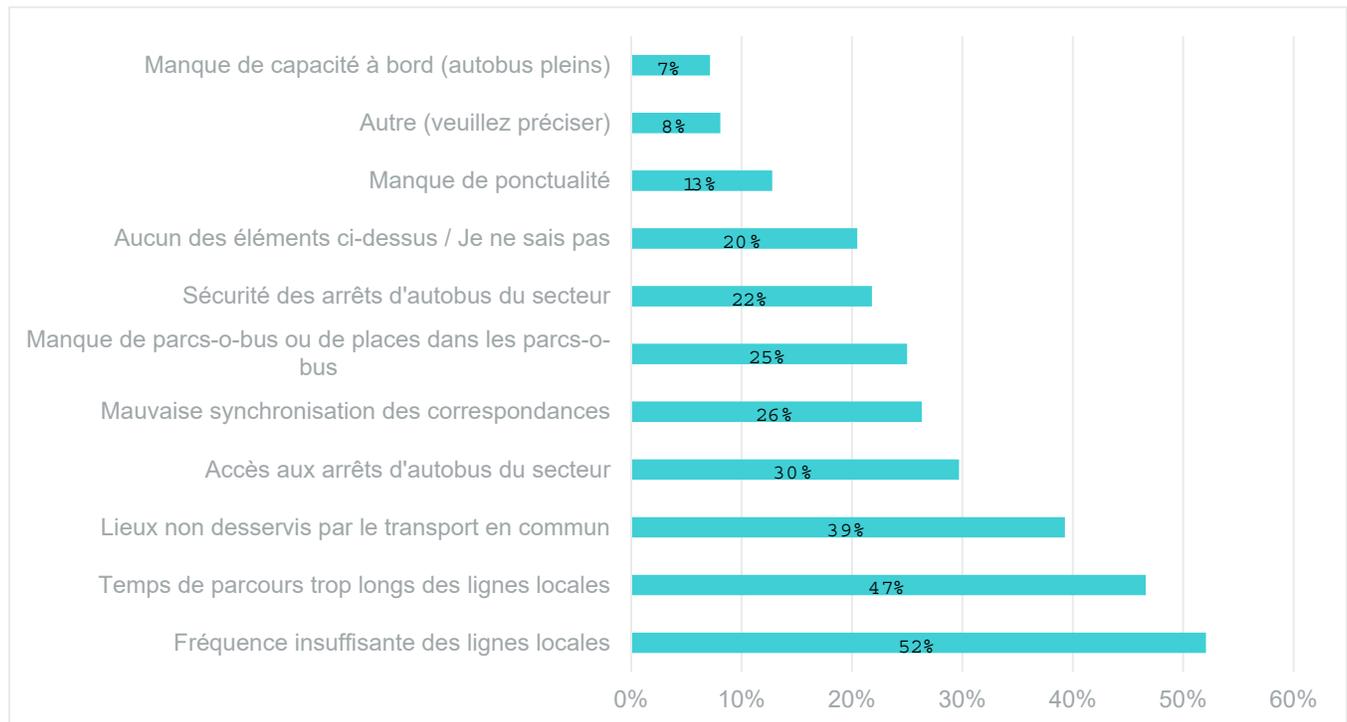


Figure 2.17 Situation problématique en lien avec les déplacements en transport en commun

On constate que les fréquences insuffisantes des lignes locales sont un enjeu soulevé par plus de 50 % des répondants. De plus, les temps de parcours trop longs des lignes locales ainsi que les lieux non desservis par le réseau sont des enjeux soulevés respectivement par 47 % et 39 % des répondants.

Les réponses les plus fréquentes mentionnées dans la catégorie « autre » sont les suivantes :

- + Le nombre élevé de correspondances pour se rendre à la destination souhaitée engendre un temps de parcours peu attrayant (9 commentaires), notamment :
 - Plusieurs transferts doivent être faits pour se rendre au centre-ville de Hull (6 commentaires);
 - Une mauvaise synchronisation des correspondances à partir de la station Labrosse pour se rendre vers l'est du territoire (2 commentaires);
 - Le temps de parcours entre Gatineau (secteur non précisé) et Buckingham est d'une durée de 1 h 40 (1 commentaire).
- + La fréquence du service ne correspond pas aux besoins de l'utilisateur, notamment :
 - De manière générale (5 commentaires);
 - En période hors pointe (1 commentaire);
 - La fréquence est seulement aux heures (1 commentaire);
 - L'horaire des autobus desservant les pôles d'emploi est inadéquat (3 commentaires).
- + La couverture du territoire au nord de l'autoroute 50 est déficiente (2 commentaires).

Les commentaires mentionnés dans la catégorie « autre » sont davantage des précisions aux situations problématiques. Ainsi, les répondants ont répondu favorablement au problème tout en apportant des précisions sur ce dernier dans la section « autre », ce qui n'engendre pas de variation au niveau des taux présentés à la figure précédente.

2.5.2.2 Précisions aux réponses de la thématique

Les répondants étaient invités à ajouter des précisions concernant les déplacements en TC dans le secteur de l'Aéroport. Les commentaires les plus fréquents sont les suivants :

- + Les correspondances augmentent les temps de parcours, ce qui décourage de nombreux répondants. De plus, les correspondances entre les lignes locales et les lignes du Rapibus sont problématiques (30 commentaires);
- + L'absence de desserte dans l'Aéroparc et à l'aéroport (16 commentaires);
- + L'absence d'abris-bus ou d'éclairage à certains arrêts (5 commentaires);
- + Le besoin de parcs-o-bus (7 commentaires);
- + Les fréquences des lignes d'autobus sont insuffisantes (34 commentaires).

L'absence de mobilier urbain est un constat qui n'avait pas été abordé précédemment. Il s'agit d'une considération importante permettant d'augmenter le sentiment de sécurité, le confort et l'accessibilité des usagers au réseau de transport en commun.

2.5.3 Déplacements à vélo

Cette section présente l'analyse des situations problématiques soulevées par les répondants en lien avec les déplacements à vélo dans le secteur de l'Aéroport.

De manière synthétique, les points forts du secteur de l'Aéroport pour les déplacements en mode vélo sont :

- + La présence de pistes cyclables (38 commentaires);
- + La présence de sentiers (8 commentaires).

Près de 60 % des répondants considèrent qu'il n'y a aucun point positif aux déplacements à vélo dans le secteur de l'Aéroport.

2.5.3.1 Situations problématiques liées aux déplacements à vélo

La figure 2.18 présente les situations problématiques rencontrées pour les déplacements à vélo selon les répondants.

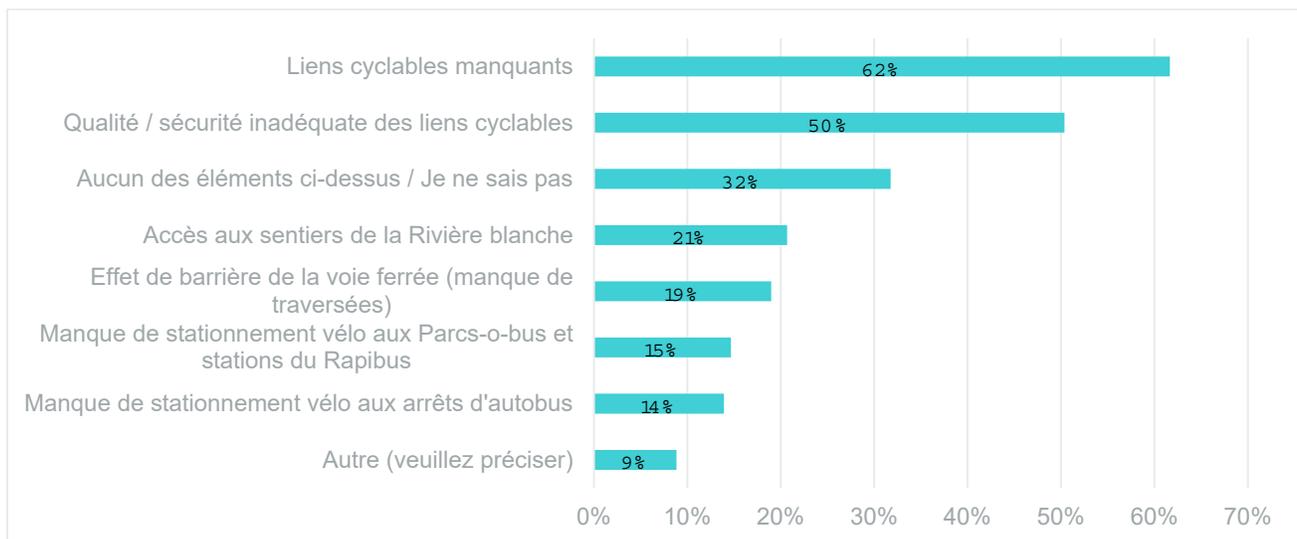


Figure 2.18 Situations problématiques en lien avec les déplacements à vélo

Les problèmes soulevés le plus souvent sont l'absence de liens cyclables et la sécurité des liens existants. Les situations problématiques les plus mentionnées dans la catégorie « autre » sont les suivantes :

- + L'absence d'infrastructures sécuritaires sur le boulevard de l'Aéroport, la rue Atmec et le chemin Industriel, soit les tronçons desservant l'Aéroparc, crée des enjeux au niveau de la sécurité et du recrutement de main-d'œuvre pour les entreprises (7 commentaires);
- + Un manque global de liens cyclables connectés et sécuritaires (16 commentaires), notamment :
 - De manière générale (7 commentaires);
 - Les routes sont en mauvais état (2 commentaires);
 - Effet barrière en raison du boulevard Maloney (1 commentaire), de la voie ferrée (1 commentaire) et de la rivière Blanche (4 commentaires);
 - La route verte n'est disponible qu'à partir de l'avenue Cheval-Blanc, ce qui implique que le cycliste doit rouler dans la rue sur le boulevard Maloney (1 commentaire).

- + Un manque d'un lien cyclable est-ouest qui permettrait aux cyclistes de se rendre au centre-ville de Gatineau de manière sécuritaire (7 commentaires).

La section « autre » a davantage été traitée par les répondants comme une opportunité d'apporter des précisions aux situations problématiques mentionnées. Ainsi, les taux présentés sur la figure précédente ne sont pas influencés par la catégorie « autre ».

2.5.3.2 Précisions aux réponses de la thématique

Les principales précisions apportées concernant les déplacements à vélo dans le secteur de l'Aéroport sont les suivantes :

- + Le besoin de rajouter des liens cyclables ou d'améliorer les liens existants (57 commentaires);
- + L'intérêt pour un lien cyclable est-ouest permettant d'accéder au centre-ville de manière sécuritaire (19 commentaires);
- + La nécessité d'ajouter des infrastructures cyclables permettant de se rendre de manière sécuritaire dans le secteur industriel et à l'aéroport (15 commentaires);
- + L'absence de stationnements sécuritaires pour vélo et à l'abri des intempéries (4 commentaires).

On remarque une récurrence des réponses concernant le manque d'infrastructure adéquate pour pratiquer le vélo.

2.5.4 Déplacements piétonniers

Cette section présente l'analyse des problèmes soulevés par les répondants en lien avec les déplacements à pied.

De manière synthétique, les points forts du secteur de l'Aéroport pour les déplacements piétonniers sont :

- + La piste multifonctionnelle présente sur l'avenue du Cheval-Blanc (11 commentaires);
- + Les sentiers sont appréciés pour le loisir (16 commentaires);
- + Les trottoirs en place sont appréciés (35 commentaires).

Plus de la moitié des répondants (53 %) ont répondu qu'il n'y avait aucun point positif en lien avec les déplacements à pied.

2.5.4.1 Situations problématiques liées aux déplacements piétonniers

La figure 2.19 présente les problèmes soulevés en lien avec les déplacements à pied par les répondants.

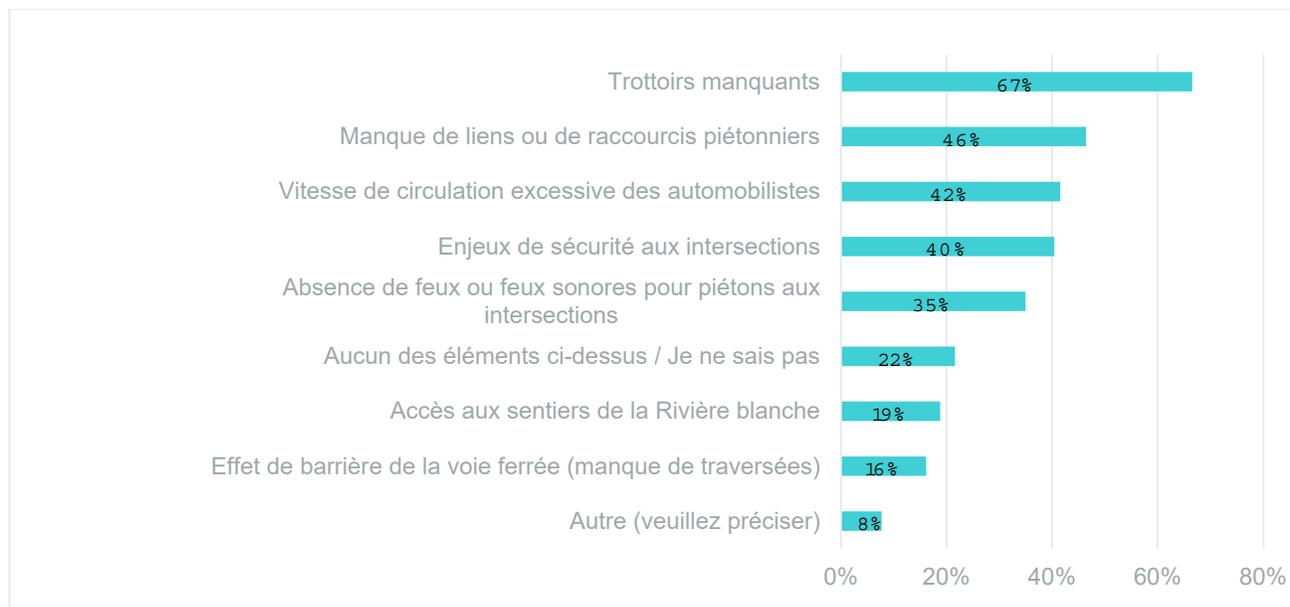


Figure 2.19 Situations problématiques en lien avec les déplacements à pied

On constate que le manque de trottoirs est un enjeu soulevé par 67 % des répondants. Aussi, le manque de liens ou de raccourcis piétonniers ainsi que la vitesse de circulation excessive des automobilistes sont des problèmes soulevés respectivement par 46 % et 42 % des répondants.

Les situations problématiques principales mentionnées dans la catégorie « autre » sont les suivantes :

- + Trottoirs manquants ou trottoirs trop étroits (11 commentaires);
- + Absence de trottoirs dans le secteur de l'Aéroparc (4 commentaires);
- + Entretiens déficients (dénivellement et/ou chaussée abîmée) (3 commentaires);
- + Manque d'éclairage (3 commentaires);
- + Non-respect des traverses piétonnes par les automobilistes (3 commentaires).

La section « autre » a davantage été traitée par les répondants comme une opportunité d'apporter des précisions aux situations problématiques mentionnées. Ainsi, les taux présentés à la figure précédente ne sont pas influencés par la catégorie « autre ».

2.5.4.2 Précisions aux réponses de la thématique

Les principales précisions apportées par les répondants sont les suivantes :

- + L'absence de trottoirs dans le secteur de l'Aéroparc cause des enjeux de sécurité particulièrement pour les travailleurs et les élèves se rendant à l'aéroport (9 commentaires);
- + Les piétons circulant sur le tronçon du boulevard Maloney entre le boulevard Cheval-Blanc et le boulevard de l'Aéroport doivent marcher sur l'accotement en gravier, ce qui entraîne des enjeux de sécurité. Aussi, les intersections sur le boulevard Maloney ne sont pas conviviales pour les piétons (8 commentaires);
- + Le trottoir discontinué sur le boulevard Lorrain à la hauteur de la rue Sainte-Rose (voir photo ci-dessous) exige que les piétons en provenance du nord souhaitant se rendre au terminus Lorrain doivent traverser la rue pour continuer à marcher sur le trottoir (1 commentaire);



- + Les automobilistes ne respectent pas les limites de vitesse et les traverses piétonnières sur l'avenue du Cheval-Blanc (7 commentaires);
- + Les automobilistes ne respectent pas le Code de la sécurité routière et un manque de surveillance policière est présent dans le secteur (8 commentaires);
- + Le manque d'éclairage crée un sentiment d'insécurité (3 commentaires);
- + Les limites de vitesse sur le boulevard Saint-René ne sont pas respectées par les automobilistes (2 commentaires);
- + Manque de trottoirs menant au Parc-o-bus Cheval-Blanc (2 commentaires).

Plusieurs des problèmes amenés par les répondants ont été abordés précédemment, notamment l'absence d'infrastructures piétonnières à de nombreux endroits. Toutefois, le manque d'éclairage est un enjeu supplémentaire.

2.5.5 Synthèse des situations problématiques

L'analyse des réponses concernant les problèmes en lien avec les différents modes de transport permet d'établir les constats suivants :

- + De manière générale, il n'y a pas d'enjeux majeurs au niveau de la congestion automobile à l'intérieur du secteur. Toutefois, les déplacements à l'extérieur du secteur semblent plus problématiques;
- + L'offre en transport en commun est généralement perçue comme insuffisante, autant pour la fréquence que pour le réseau. Le nombre de correspondances nécessaire pour se rendre aux centres-villes de Gatineau et d'Ottawa crée un effet de découragement chez les utilisateurs;
- + La vitesse excessive des automobilistes est identifiée par les répondants comme un enjeu de sécurité tant en ce qui concerne les déplacements motorisés que les déplacements en transport actif;
- + De manière générale, le stationnement n'est pas perçu comme un enjeu;
- + Les infrastructures dédiées au transport actif sont perçues comme insuffisantes pour la plupart des répondants;
- + Plusieurs répondants mentionnent leur intérêt pour la création d'un lien cyclable est-ouest;
- + L'accessibilité en transport en commun et en mode actif à destination de l'Aéroparc est une situation problématique soulevée à plusieurs reprises;
- + L'absence de mobilier urbain engendre un sentiment d'insécurité chez certains répondants autant pour les déplacements en modes actifs que pour les déplacements en transport commun

2.6 Préférences quant au prolongement

Cette section aborde les préférences des répondants quant aux possibles emplacements du corridor du Rapibus, de la piste multifonctionnelle, des nouvelles stations du Rapibus, des parcs-o-bus et des traverses de la voie ferrée.

2.6.1 Corridors proposés pour le prolongement du Rapibus

La figure 2.20 présente l'approbation des répondants pour les trois corridors proposés. À titre informatif, la localisation de la piste multifonctionnelle n'était pas abordée dans la question car cette dernière est indépendante à la localisation du corridor.

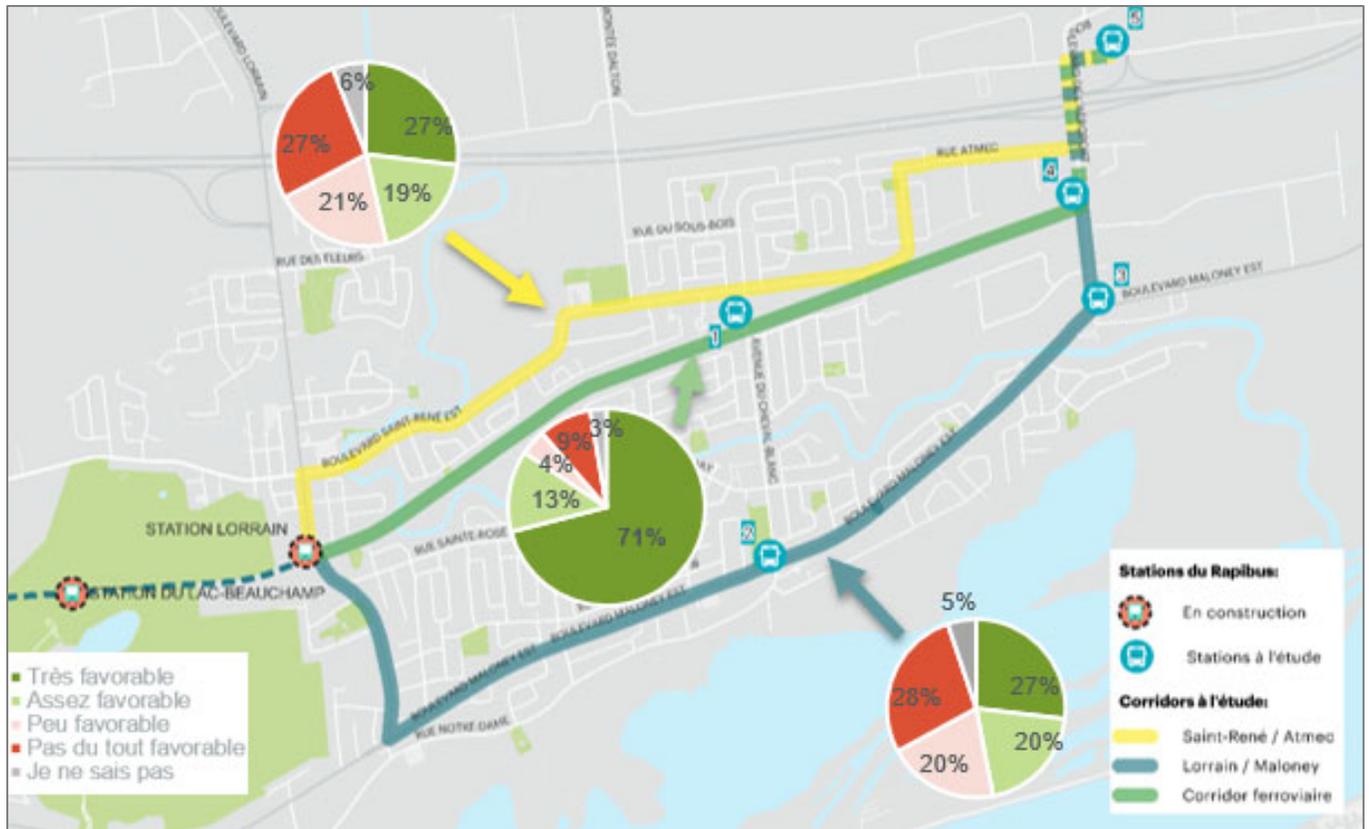


Figure 2.20 Opinions des répondants concernant le corridor proposé pour le prolongement du Rapibus

On constate que le prolongement dans l'axe ferroviaire remporte 84 % d'avis favorables ou très favorables. En complément, aucune différence significative n'a été observée entre le taux d'approbation des répondants qui habitent dans un rayon de 100 mètres de la voie ferrée et les autres répondants. Les deux autres options obtiennent chacun un taux de désapprobation d'environ 50 %. Les répondants étaient amenés à proposer des tracés différents dans la catégorie « autre ». Toutefois, les répondants ont traité la section « autre » davantage comme une possibilité de laisser un commentaire sur les tracés proposés. Les principales réponses de la section « autre » sont les suivantes :

- + L'option du corridor ferroviaire est perçue comme sécuritaire, centrale et éviterait de compliquer la circulation automobile présente sur le réseau routier du secteur (9 commentaires);
- + Le bruit et la coupe des arbres dans le corridor ferroviaire inquiètent (2 commentaires);
- + L'amélioration de l'accessibilité dans le secteur industriel est primordiale (3 commentaires).

Il s'agit de préoccupations qui devront être considérées dans le cadre du projet de prolongement du Rapibus.

2.6.2 Corridors proposés pour la piste multifonctionnelle

La Figure 2.21 présente l'approbation des répondants pour les trois corridors proposés pour l'aménagement d'une piste multifonctionnelle.

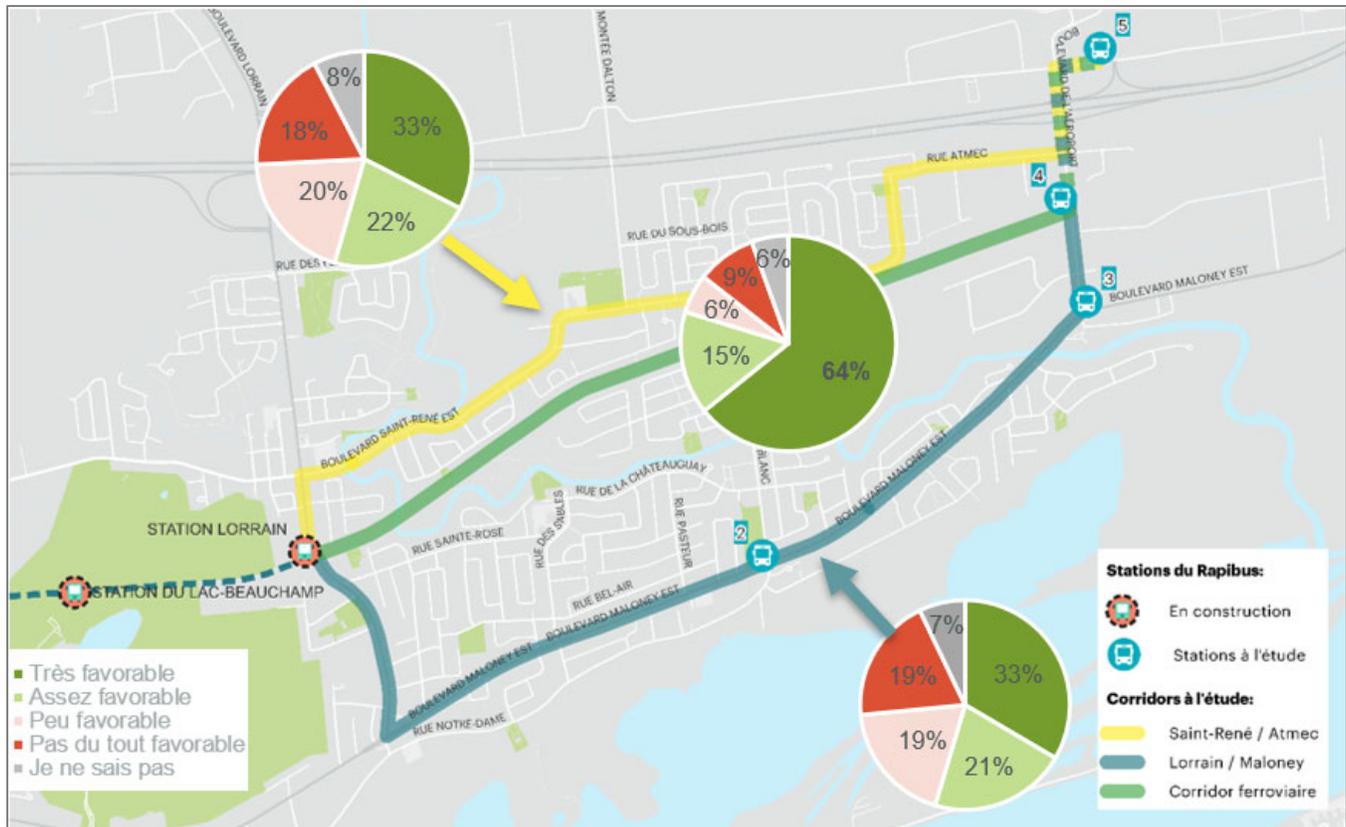


Figure 2.21 Opinions des répondants concernant le corridor proposé pour la piste multifonctionnelle

On constate que l'axe ferroviaire remporte 80 % des avis favorables ou très favorables. Le taux de désapprobation pour les corridors du boulevard Saint-René et du boulevard Maloney est d'environ 20 %. Le taux de désapprobation est plus faible pour le projet de la piste multifonctionnelle que pour le projet du Rapibus. Cela peut s'expliquer par le fait que les répondants ressentent davantage le besoin de liens actifs sur les axes routiers existants que de liens pour le transport en commun. De plus, l'impact d'une infrastructure de mobilité active est moindre qu'une infrastructure de transports motorisés.

Les précisions principales mentionnées dans la catégorie « autre » sont les suivantes :

- + La piste multifonctionnelle est jugée essentielle (6 commentaires);
- + La préservation de la forêt présente dans le corridor ferroviaire est un aspect très important (2 commentaires);
- + Le Rapibus doit permettre une meilleure accessibilité au secteur de l'Aéroparc (2 commentaires).

Ces préoccupations seront considérées pour un futur prolongement du Rapibus.

2.6.3 Nouvelles stations pour le Rapibus

Le questionnaire proposait cinq emplacements (illustrés à la figure 2.22) pour les futures stations du Rapibus. Les répondants étaient invités à donner leur niveau d’approbation pour chaque emplacement. Les résultats sont présentés à la figure 2.23.

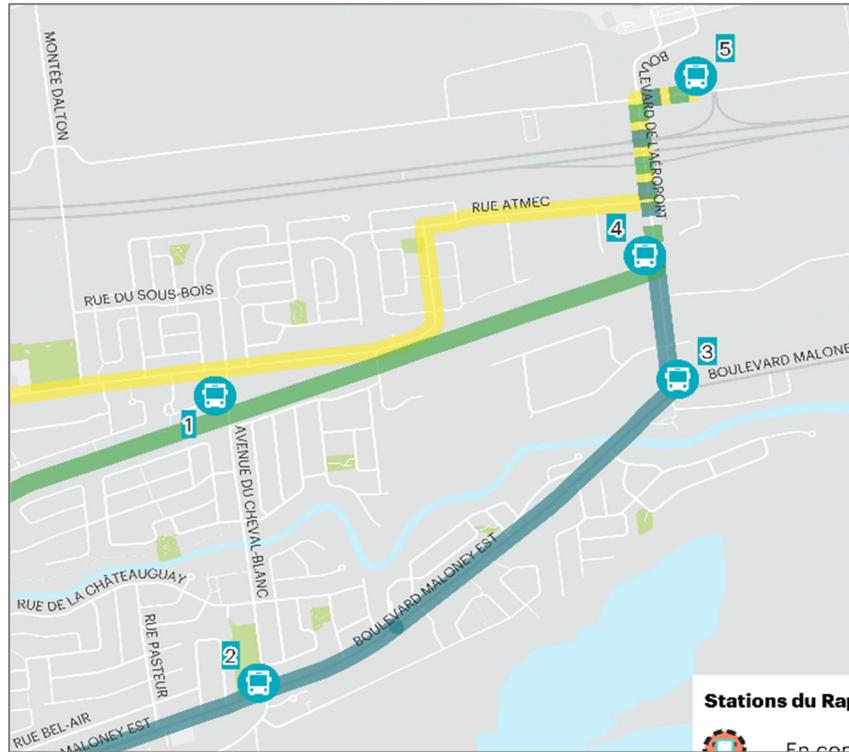


Figure 2.22 Localisations proposées pour les futures stations du Rapibus

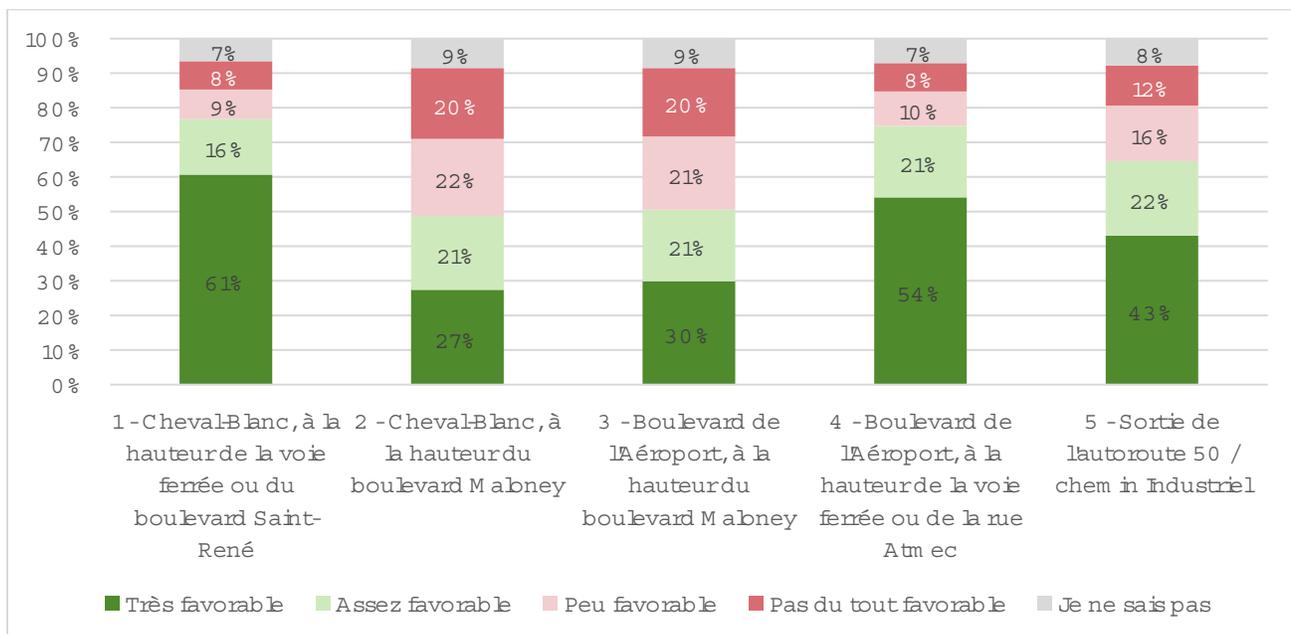


Figure 2.23 Taux d’approbation des localisations proposées pour les futures stations

On constate que les emplacements 1 (Cheval-Blanc / Saint-René), 4 (Aéroport / Atmec) et 5 (Autoroute 50 / Industriel) obtiennent un taux d’approbation de plus de 60 % tandis que les emplacements 2 (Cheval-Blanc / Maloney) et 3 (Aéroport / Maloney) ont le taux le plus haut de désapprobation forte (20 %). Les stations bénéficiant des plus hauts taux d’approbation sont situées sur le corridor ferroviaire qui était l’option de tracé privilégiée par les répondants (80 % des avis étaient favorables ou très favorable).

2.6.4 Nouveaux parcs-o-bus

Le niveau d’approbation concernant l’agrandissement du Parc-o-bus Cheval-Blanc ainsi que l’ajout de deux parcs-o-bus ont été évalués. Les résultats sont présentés à la figure 2.24.

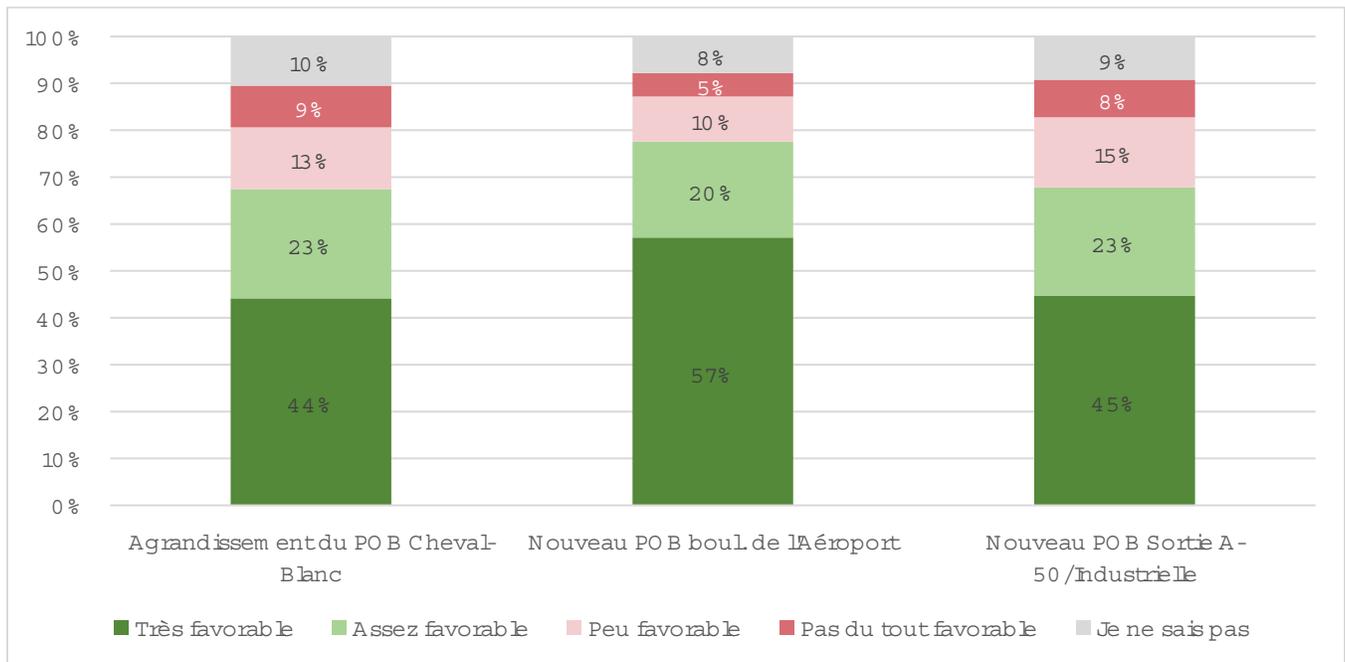


Figure 2.24 Taux d’approbation des emplacements proposés pour les Parcs-o-bus

On constate un attrait particulier pour un nouveau parc-o-bus à la hauteur du boulevard de l’Aéroport. Toutefois, un intérêt tout de même important est soulevé pour les deux autres options qui comptabilisent 67 % (agrandissement du Parc-o-bus Cheval-Blanc) et 68 % (nouveau parc-o-bus à la sortie de l’autoroute 50 ou du boulevard de l’Aéroport) d’avis assez favorable ou très favorable.

Le commentaire principal mentionné par les répondants est le suivant :

- + La capacité des nouveaux parcs-o-bus doit être suffisante pour répondre aux besoins des usagers (2 commentaires).

Cette préoccupation devra être considérée en vue d’un futur projet de prolongement du Rapibus.

2.6.5 Type de services de transport en commun

Les répondants ont été interrogés concernant leur niveau d'appréciation de trois projets de services de transport en commun. La figure 2.25 présente les résultats.

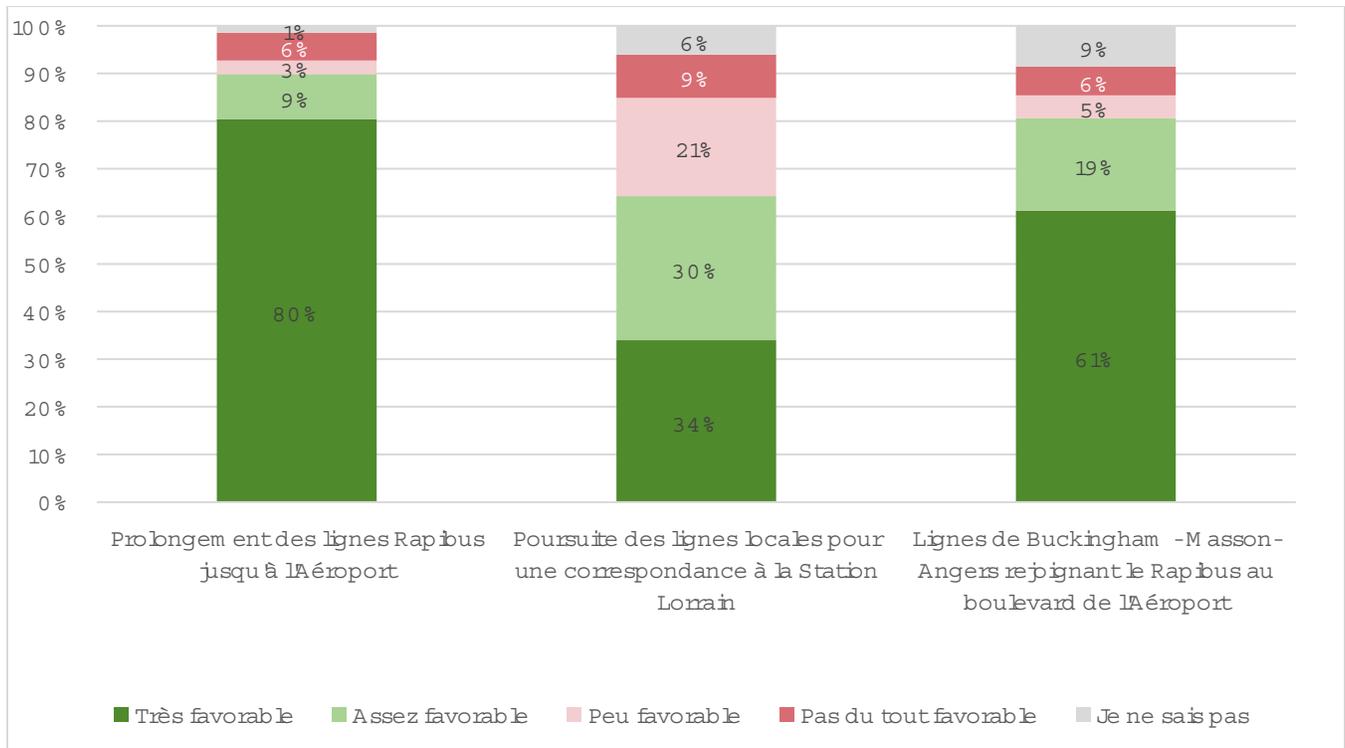


Figure 2.25 Niveau d'approbation de certains projets de service de transport en commun

On constate que le prolongement des lignes du Rapibus recense 89 % d'avis assez favorable ou très favorable. La proposition de connecter les lignes de Buckingham – Masson Angers au Rapibus à partir du boulevard de l'Aéroport comptabilise 80 % d'avis assez favorable ou très favorable. L'option ne nécessitant pas le prolongement du Rapibus, soit la poursuite des lignes locales jusqu'à la Station Lorrain, est l'option la moins populaire avec 30 % d'avis peu et pas du tout favorable.

Les commentaires recensés dans la section « autre » sont les suivants :

- + L'offre de service doit être efficace en pointe et hors pointe (2 commentaires);
- + Les autobus locaux en provenance de Buckingham et de Masson-Angers doivent être coordonnés avec les nouvelles lignes du Rapibus (2 commentaires).

Ces préoccupations devront être considérées en vue d'un futur projet de prolongement du Rapibus.

2.6.6 Nouveaux points de traversée du corridor

Le niveau d’approbation pour la localisation de sept nouvelles traversées du corridor ferroviaire (illustrées à la figure 2.26) a été évalué. Les résultats sont présentés à la figure 2.27.

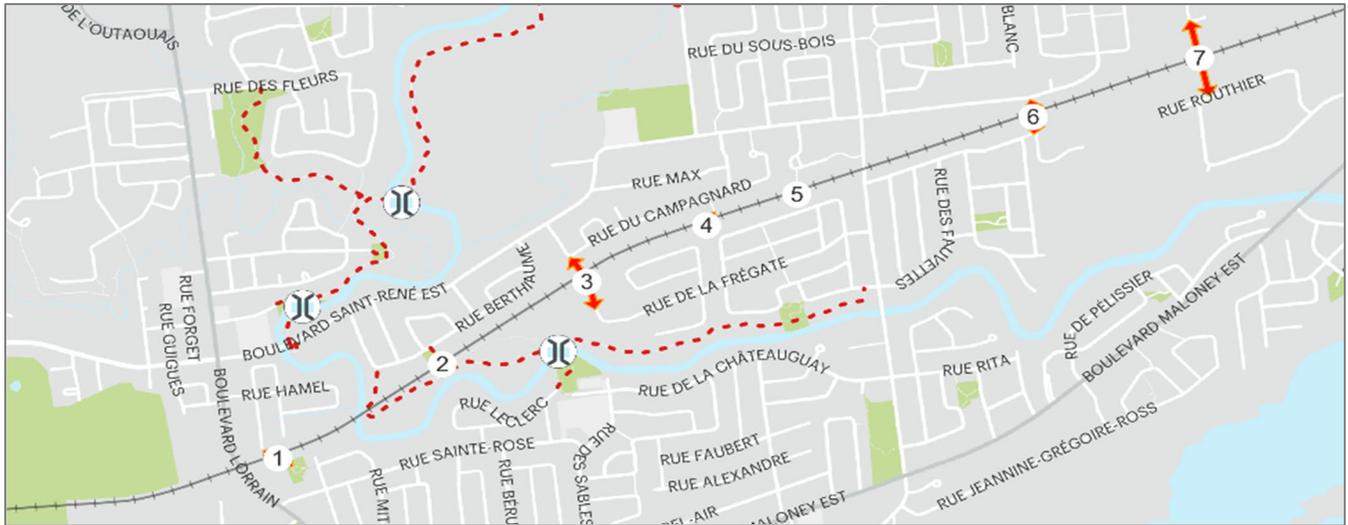


Figure 2.26 Localisation des traversées suggérées

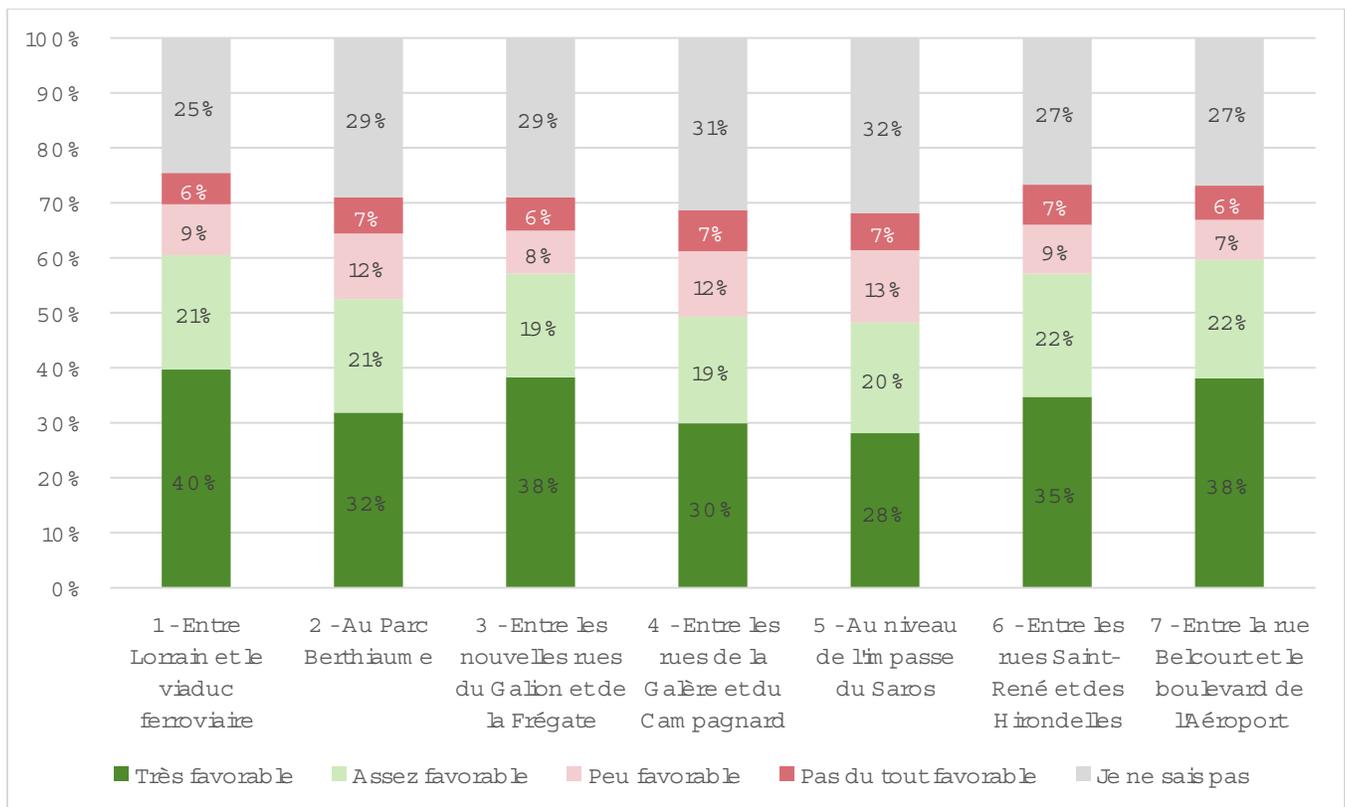


Figure 2.27 Niveau d’approbation des emplacements suggérés pour des traversées

Globalement, le niveau d'approbation est favorable à l'ajout de nouvelles traverses le long du corridor ferroviaire. Toutefois, le taux d'indécision est relativement élevé (de 25 % à 32 %). Cette dernière affirmation peut être expliquée par une mauvaise compréhension de la question. En effet, plusieurs répondants ont mentionné ne pas comprendre si la traverse concernait le mode automobile ou les modes actifs.

Les commentaires principaux mentionnés dans la case « autre » sont les suivants :

- + Prévoir le maximum de traversées (4 commentaires);
- + Prévoir une traversée sur l'avenue du Cheval-Blanc (1 commentaire).

Ces préoccupations devront être considérées en vue d'un futur projet de prolongement du Rapibus.

2.6.7 Précisions sur les réponses concernant le prolongement

Les principales précisions concernant les questions précédentes sont les suivantes :

- + Plusieurs répondants n'ont pas compris si les traversées étaient strictement pour les modes actifs ou pour les automobilistes;
- + La forêt est un enjeu important (2 commentaires);
- + Pour plusieurs, il est important de maximiser le nombre de traversées (6 commentaires).

Une récurrence entre les précisions apportées dans la question ouverte et dans les commentaires des sections « autre » est remarquée.

2.6.8 Synthèse

Les principaux constats de cette section sont :

- + Il semble y avoir un intérêt commun pour un éventuel prolongement du Rapibus jusqu'à l'Aéroport;
- + Le corridor dans l'emprise ferroviaire est l'option préférée par les répondants tant pour l'aménagement du Rapibus que pour l'aménagement d'une piste multifonctionnelle;
- + Les emplacements préférés pour les futures stations sont situés sur le tracé du corridor ferroviaire soit à l'intersection de l'avenue Cheval-Blanc et du boulevard Saint-René et à l'intersection du boulevard de l'Aéroport et de la rue Atmec;
- + Le type de service de transport en commun préféré par les répondants est le prolongement du Rapibus jusqu'au boulevard de l'Aéroport tandis que l'option la moins populaire est la poursuite des lignes locales à la station Lorrain;
- + L'ensemble des localisations pour les passerelles reçoivent un assentiment favorable par les répondants;
- + La piste multifonctionnelle est perçue comme étant essentielle au projet;
- + L'ajout d'un parc-o-bus situé à proximité du boulevard de l'Aéroparc est souhaité.

2.7 Préoccupations et bénéfices attendus par le prolongement du Rapibus

Les répondants ont été invités à partager leurs préoccupations et leur accord envers certains bénéfices attendus par le prolongement du Rapibus. Les résultats sont présentés à la figure 2.28.

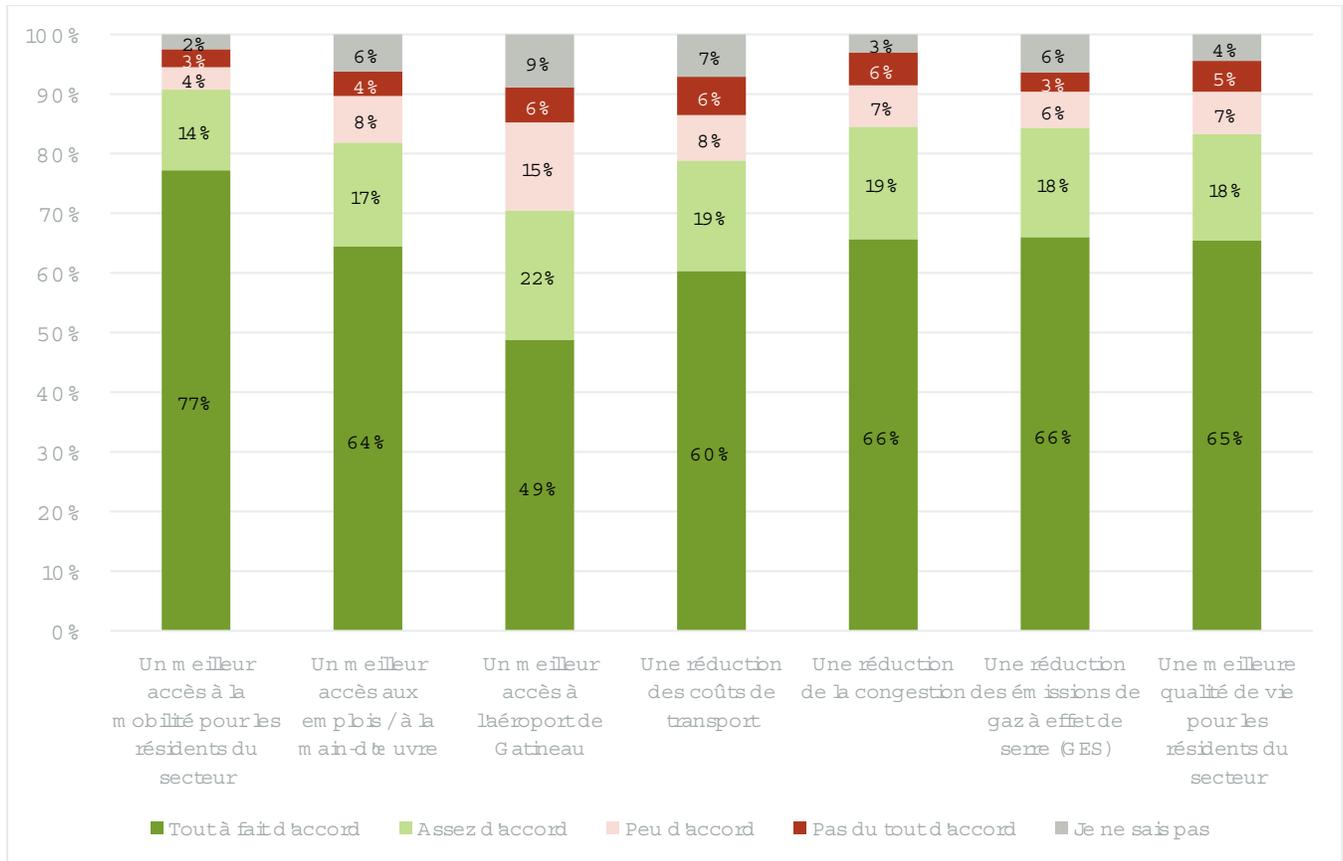


Figure 2.28 Bénéfices attendus par le prolongement du Rapibus

On constate que l'opinion générale est en accord avec les bénéfices attendus par le prolongement du Rapibus. Les répondants ont répondu à des questions ouvertes concernant leur espoir et leur attente envers le projet.

Les principales préoccupations mentionnées par les répondants sont les suivantes :

- + Tremblements liés au passage du train;
- + Le bruit engendré par le passage des autobus;
- + La capacité insuffisante des parcs-o-bus;
- + L'augmentation de la circulation automobile sur les axes routiers en raison du nombre plus élevé d'autobus.

L'ensemble de ces préoccupations devront être considérées lors de l'élaboration de solutions.

2.7.1 Commentaire libre concernant les attentes et les espoirs des répondants

Les attentes et les espoirs principalement mentionnés par les répondants quant au prolongement du Rapibus sont les suivantes :

- + Plusieurs répondants perçoivent le prolongement du Rapibus comme une alternative à l'automobile, particulièrement pour accéder au centre-ville (54 commentaires);
- + Le prolongement doit impérativement améliorer la desserte de transport en commun dans le secteur de l'Aéroparc (14 commentaires);
- + Plusieurs répondants considèrent que la piste cyclable longeant le corridor du Rapibus est essentielle (11 commentaires);
- + Le déboisement est une préoccupation pour le prolongement dans le corridor ferroviaire (3 commentaires);
- + Plusieurs répondants sont inquiets du retrait des lignes locales en cas de prolongement du Rapibus, particulièrement les lignes desservant le boulevard Maloney (2 commentaires);
- + Le bruit (2 commentaires) et les coûts (5 commentaires) engendrés par le prolongement du Rapibus préoccupent certains répondants;
- + La fréquence des autobus circulant sur le prolongement du Rapibus (9 commentaires) et la capacité des parcs-o-bus (1 commentaire) sont des enjeux mentionnés;
- + Le prolongement jusqu'à Buckingham et Masson-Angers est souhaité (3 commentaires).

L'ensemble de ces préoccupations devront être considérées lors de l'élaboration de solutions.

2.8 Impact de la consultation sur l'étude d'opportunité

En somme, il semble y avoir un consensus concernant la nécessité du prolongement est du Rapibus, le besoin d'améliorer l'offre en transport collectif au sein du secteur de l'Aéroport et ainsi de faciliter les déplacements est-ouest de Gatineau est invoqué à maintes reprises par les citoyens.

Le processus de consultation a permis de bonifier les situations problématiques actuelles de mobilité à l'intérieur du secteur, notamment :

- + Un enjeu de congestion pour les automobilistes se déplaçant vers les centres-villes;
- + Le nombre de correspondances nécessaire pour se rendre au centre-ville est une source de découragement pour les utilisateurs du transport collectif;
- + Les temps de parcours en transport en commun ne sont pas compétitifs avec les temps de parcours des déplacements en automobile;
- + Les fréquences des lignes locales sont perçues comme étant insuffisantes;
- + L'absence d'aménagements pour les modes actifs et l'offre insuffisante en transport collectif sur le boulevard de l'Aéroport;
- + Un réseau cyclable problématique qui a pour effet de restreindre l'utilisation du vélo pour les déplacements utilitaires quotidiens;
- + Un manque de trottoirs qui a pour effet de rendre les déplacements à la marche peu sécuritaires et peu attrayants.

Enfin, les préférences des répondants concernant l'emplacement d'un possible prolongement du Rapibus seront considérées lors de l'élaboration de solutions.

3 Activité de consultation 2 – À venir

4 Activité de consultation 3 – À venir

J.1

Annexe J.1 – Questionnaire



Consultation sur le prolongement du corridor Rapibus jusqu'au boulevard de l'Aéroport

En septembre dernier, la Société de transport de l'Outaouais (STO) a mandaté la firme CIMA+ pour réaliser l'étude d'opportunité pour le prolongement du corridor Rapibus et de la piste multifonctionnelle jusqu'au boulevard de l'Aéroport.

Cette étude permettra d'identifier et analyser les besoins et les contraintes de ce tronçon additionnel. Elle proposera trois solutions de tracés pour le prolongement et, au final, elle recommandera la meilleure solution.

Nous sommes à la première étape, soit le portrait du territoire. La STO vous invite à contribuer au diagnostic en répondant à ce questionnaire.

Nous y aborderons les thèmes suivants :

1. La circulation motorisée
2. Les déplacements en transport en commun
3. Les déplacements à vélo
4. Les déplacements à pied
5. Vos préférences quant au prolongement du corridor Rapibus
6. Vos préoccupations et les bénéfices attendus

Le questionnaire demandera environ 15 à 20 minutes de votre temps.

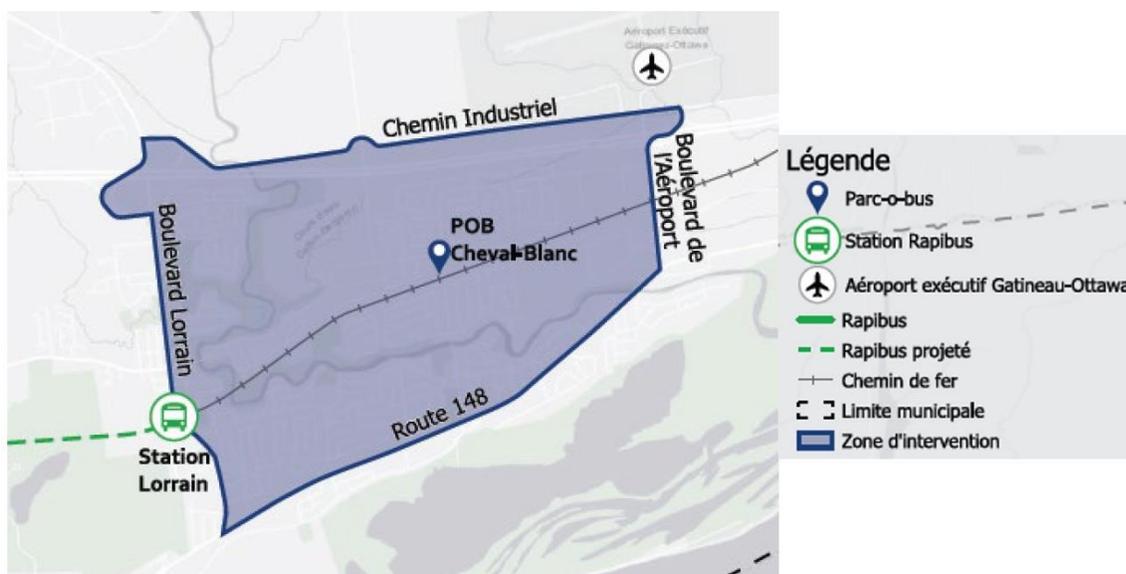
Merci pour votre précieuse contribution au projet!

*** 1. Tout d'abord, à première vue, dans quelle mesure êtes-vous favorable au prolongement du Rapibus entre la station Lorrain et le boulevard de l'Aéroport?**

Très favorable	Assez favorable	Peu favorable	Pas du tout favorable	Je ne sais pas
<input type="radio"/>				

1. La circulation motorisée

Toutes les questions ci-après portent sur le secteur de l'Aéroport, entre les boulevards Lorrain et de l'Aéroport. Il s'agit de la zone en mauve sur le carte ci-dessous.



2. Quels sont les points forts du secteur de l'Aéroport en ce qui concerne la circulation motorisée?

* 3. Actuellement, rencontrez-vous des problèmes en ce qui concerne la circulation motorisée **dans le secteur de l'Aéroport**? Si oui, lesquels?

- Congestion
- Manque de liens routiers
- Volumes de camions
- Autre (veuillez préciser)

- Aucun des éléments ci-dessus / Je ne sais pas

* 4. Actuellement, rencontrez-vous des problèmes en ce qui concerne la circulation motorisée **pour vous rendre au centre-ville de Gatineau ou d'Ottawa**, à partir du secteur de l'Aéroport? Si oui, lesquels?

- Congestion
- Manque de liens routiers
- Volumes de camions
- Autre (veuillez préciser)

- Aucun des éléments ci-dessus / Je ne sais pas

* 5. Actuellement, rencontrez-vous des problèmes en ce qui concerne la circulation motorisée **en termes de sécurité routière** dans le secteur de l'Aéroport? Si oui, lesquels?

- Intersections dangereuses
- Sections dangereuses
- Vitesses de circulation excessives
- Voies étroites
- Manque de voies
- Autre (veuillez préciser)

- Aucun des éléments ci-dessus / Je ne sais pas

* 6. Actuellement, rencontrez-vous des problèmes en ce qui concerne **le stationnement automobile** dans le secteur de l'Aéroport? Si oui, lesquels?

- Manque d'espaces de stationnement
- Enjeux avec la réglementation du stationnement
- Distance entre le stationnement et la destination
- Autre (veuillez préciser)

- Aucun des éléments ci-dessus / Je ne sais pas

7. Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses aux questions ci-dessus?

2. Les déplacements en transport en commun

8. Quels sont les points forts du secteur de l'Aéroport en ce qui concerne les déplacements en transport en commun?

* 9. Actuellement, rencontrez-vous des problèmes en ce qui concerne **les déplacements en transport en commun dans le secteur de l'Aéroport**? Si oui, lesquels?

- Accès aux arrêts d'autobus du secteur
- Sécurité des arrêts d'autobus du secteur
- Lieux non desservis par le transport en commun
- Fréquence insuffisante des lignes locales
- Temps de parcours trop longs des lignes locales
- Manque de ponctualité
- Mauvaise synchronisation des correspondances
- Manque de capacité à bord (autobus pleins)
- Manque de Parcs-o-bus ou de places dans les Parcs-o-bus
- Autre (veuillez préciser)

- Aucun des éléments ci-dessus / Je ne sais pas

10. Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses à la question ci-dessus?

3. Les déplacements à vélo

11. Quels sont les points forts du secteur de l'Aéroport en ce qui concerne les déplacements à vélo?

* 12. Actuellement, rencontrez-vous des problèmes en ce qui concerne **les déplacements à vélo dans le secteur de l'Aéroport**? Si oui, lesquels?

- Qualité / sécurité inadéquate des liens cyclables
- Liens cyclables manquants
- Accès aux sentiers de la Rivière blanche
- Effet de barrière de la voie ferrée (manque de traversées)
- Manque de stationnement vélo aux Parcs-o-bus et stations du Rapibus
- Manque de stationnement vélo aux arrêts d'autobus
- Autre (veuillez préciser)

- Aucun des éléments ci-dessus / Je ne sais pas

13. Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses à la question ci-dessus?

4. Les déplacements à pied

14. Quels sont les points forts du secteur de l'Aéroport en ce qui concerne les déplacements à pied?

* 15. Actuellement, rencontrez-vous des problèmes en ce qui concerne **les déplacements à pied dans le secteur de l'Aéroport**? Si oui, lesquels?

- Trottoirs manquants
- Manque de liens ou de raccourcis piétonniers
- Accès aux sentiers de la Rivière blanche
- Effet de barrière de la voie ferrée (manque de traversées)
- Absence de feux ou feux sonores pour piétons aux intersections
- Enjeux de sécurité aux intersections
- Vitesse de circulation excessive des automobilistes
- Autre (veuillez préciser)

- Aucun des éléments ci-dessus / Je ne sais pas

16. Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses à la question ci-dessus?

5. Vos préférences quant au prolongement du corridor Rapibus

Dans la prochaine section, nous vous invitons à exprimer votre opinion sur les différentes options considérées dans le cadre de l'étude, en gardant en tête les exigences établies pour le prolongement du Rapibus vers l'Est. En effet, chaque solution devra absolument :

- Démontrer une **capacité suffisante** pour répondre aux besoins de mobilité actuels et pour les 30 prochaines années;
- Assurer une **desserte efficace** du secteur;
- Assurer un **arrimage fiable, performant et efficace avec le Rapibus** existant;
- Permettre d'assurer ou améliorer la **sécurité** des usagers;
- Permettre un éventuel **prolongement vers l'Est**;
- Être compatible avec une éventuelle **conversion du corridor Rapibus sur rail**;
- Intégrer une **piste multifonctionnelle** entre la station Lorrain et le boulevard de l'Aéroport.

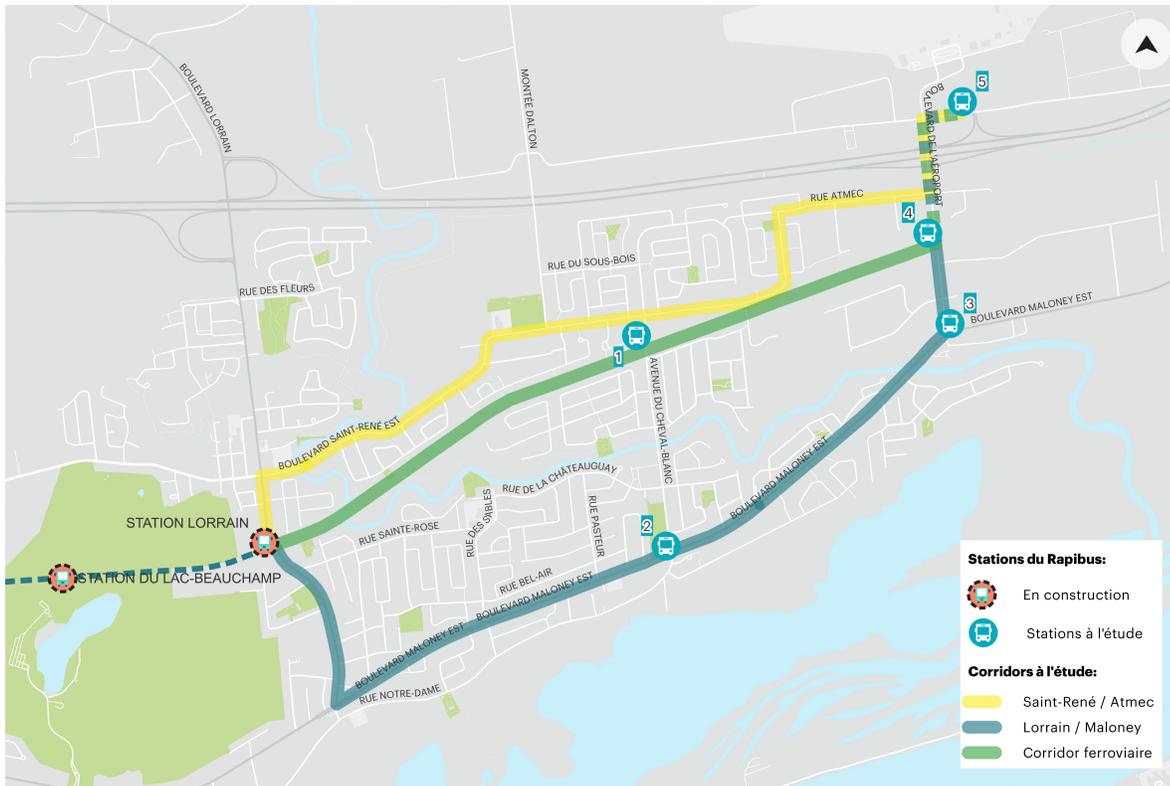
* 17. Dans quelle mesure êtes-vous favorable aux différentes **options de tracé du corridor Rapibus** pour le prolongement entre les boulevards Lorrain et de l'Aéroport?

Vous pouvez vous référer à la carte 1 ci-dessous.

	Très favorable	Assez favorable	Peu favorable	Pas du tout favorable	Je ne sais pas
Le long du boulevard Saint-René et de la rue Atmec	<input type="radio"/>				
Le long des boulevards Lorrain et Maloney	<input type="radio"/>				
Le long de la voie ferrée (corridor ferroviaire)	<input type="radio"/>				

Autre (veuillez préciser)

Carte 1 - Options de localisation de corridors et de stations



* 18. Dans quelle mesure êtes-vous favorable à ces différentes **options de tracé pour la piste multifonctionnelle**? Celle-ci pourrait ou non suivre le corridor Rapibus.

	Très favorable	Assez favorable	Peu favorable	Pas du tout favorable	Je ne sais pas
Le long du boulevard Saint-René et de la rue Atmec	<input type="radio"/>				
Le long des boulevards Lorrain et Maloney	<input type="radio"/>				
Le long de la voie ferrée (corridor ferroviaire)	<input type="radio"/>				

Autre (veuillez préciser)

*** 19. Dans quelle mesure êtes-vous favorable aux différentes options de localisation des stations Rapibus entre les boulevards Lorrain et de l'Aéroport?**

Vous pouvez vous référer aux numéros des stations à l'étude sur la carte 1 ci-dessus.

	Très favorable	Assez favorable	Peu favorable	Pas du tout favorable	Je ne sais pas
1 - Cheval-Blanc, à la hauteur de la voie ferrée ou du boulevard Saint-René	<input type="radio"/>				
2 - Cheval-Blanc, à la hauteur du boulevard Maloney	<input type="radio"/>				
3 - Boulevard de l'Aéroport, à la hauteur du boulevard Maloney	<input type="radio"/>				
4 - Boulevard de l'Aéroport, à la hauteur de la voie ferrée ou de la rue Atmec	<input type="radio"/>				
5 - Sortie de l'autoroute 50 / chemin Industriel	<input type="radio"/>				

Autre (veuillez préciser)

*** 20. Dans quelle mesure êtes-vous favorable à ces différentes options de localisation des Parcs-o-bus?**

	Très favorable	Assez favorable	Peu favorable	Pas du tout favorable	Je ne sais pas
Agrandissement du Parc-o-bus Cheval-Blanc	<input type="radio"/>				
Création d'un nouveau Parc-o-bus à la hauteur du boulevard de l'Aéroport	<input type="radio"/>				
Création d'un nouveau Parc-o-bus à la hauteur de la sortie A-50 / chemin Industriel	<input type="radio"/>				

Autre (veuillez préciser)

5. Vos préférences quant au prolongement du corridor Rapibus (suite)

* 21. Dans quelle mesure êtes-vous favorable aux différents **types de services de transport en commun qui pourraient être offerts**?

	Très favorable	Assez favorable	Peu favorable	Pas du tout favorable	Je ne sais pas
Prolongement des lignes Rapibus jusqu'à l'Aéroport	<input type="radio"/>				
Poursuite des lignes locales pour une correspondance à la Station Lorrain	<input type="radio"/>				
Lignes de Buckingham - Masson-Angers rejoignant le Rapibus au boulevard de l'Aéroport	<input type="radio"/>				

Autre (veuillez préciser)

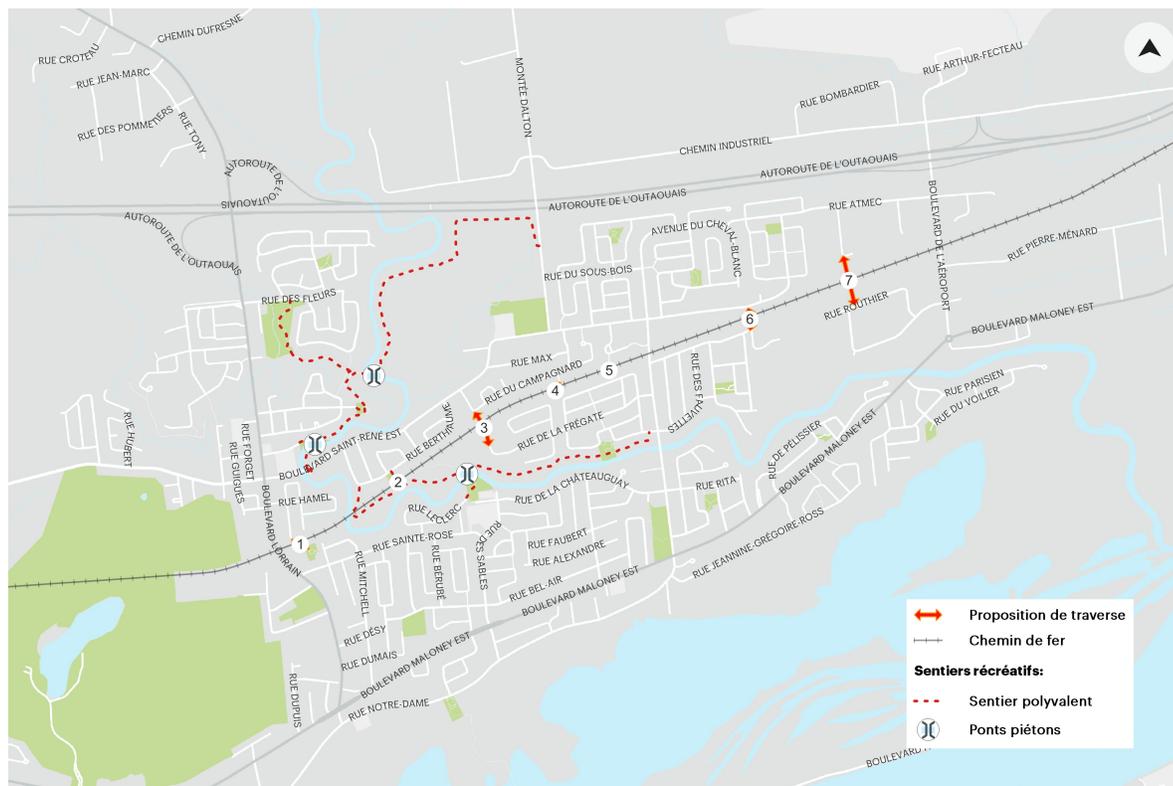
* 22. Dans quelle mesure êtes-vous favorable à ces différentes **options de localisation de traversée de la voie ferrée qui pourraient être aménagées?**

Vous pouvez vous référer aux numéros sur la carte 2 ci-dessous.

	Très favorable	Assez favorable	Peu favorable	Pas du tout favorable	Je ne sais pas
1 - Entre Lorrain et le viaduc ferroviaire	<input type="radio"/>				
2 - Au Parc Berthiaume	<input type="radio"/>				
3 - Entre les nouvelles rues du Galion et de la Frégate	<input type="radio"/>				
4 - Entre les rues de la Galère et du Campagnard	<input type="radio"/>				
5 - Au niveau de l'impasse du Saros	<input type="radio"/>				
6 - Entre les rues Saint-René et des Hirondelles	<input type="radio"/>				
7 - Entre la rue Belcourt et le boulevard de l'Aéroport	<input type="radio"/>				

Autre (veuillez préciser)

Carte 2 - Traversées proposées



23. Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses aux questions ci-dessus?

6. Vos préoccupations et les bénéfices attendus

24. Avez-vous des **préoccupations** par rapport au projet de prolongement du corridor Rapibus?

* 25. Dans quelle mesure êtes-vous en accord avec les **bénéfices** suivants, que l'on peut attendre du prolongement du corridor Rapibus?

	Tout à fait d'accord	Assez d'accord	Peu d'accord	Pas du tout d'accord	Je ne sais pas
Un meilleur accès à la mobilité pour les résidents du secteur	<input type="radio"/>				
Un meilleur accès aux emplois / à la main-d'œuvre	<input type="radio"/>				
Un meilleur accès à l'aéroport de Gatineau	<input type="radio"/>				
Une réduction des coûts de transport	<input type="radio"/>				
Une réduction de la congestion	<input type="radio"/>				
Une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)	<input type="radio"/>				
Une meilleure qualité de vie pour les résidents du secteur	<input type="radio"/>				

Autre (veuillez préciser)

26. Voulez-vous apporter des précisions sur **vos attentes et vos espoirs** par rapport au prolongement du corridor Rapibus?

Votre profil

Vous avez presque terminé! Merci de répondre aux quelques questions de profil qui suivent. Elles nous permettront de valider la représentativité des participants à la consultation et de faire des regroupements.

Veillez noter que seuls les questionnaires entièrement complétés seront pris en compte.

*** 27. J'ai répondu au questionnaire à titre de :**

- Citoyen.ne
- Représentant.e d'un organisme
- Élu.e

Votre profil (suite)

28. Si vous le souhaitez, précisez le nom de l'organisme, ainsi que vos coordonnées :

Votre prénom et nom :

Nom de votre organisme :

Adresse courriel :

Numéro de téléphone :

Votre profil (suite)

29. Si vous le souhaitez, précisez votre nom et/ou fonction.
Cette question est facultative.

Prénom et nom :

Fonction :

Votre profil (suite)

* 30. À quelle fréquence utilisez-vous les modes de transport suivants pour vos déplacements?

	Plusieurs fois par semaine	Quelques fois par mois	À l'occasion	Jamais
Automobile - conducteur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Automobile - passager	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Transport en commun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Marche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre (veuillez préciser)

31. 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)
- Autre (veuillez préciser)

- Je ne prends pas le transport en commun

*** 32. Quelle est votre occupation principale?**

- Travail à temps plein
- Travail à temps partiel
- Étudiant.e
- À la maison
- En recherche d'emploi / sans emploi
- Retraité.e
- Je préfère ne pas répondre
- Autre (veuillez préciser)

*** 33. Avez-vous de la difficulté à ... ?**

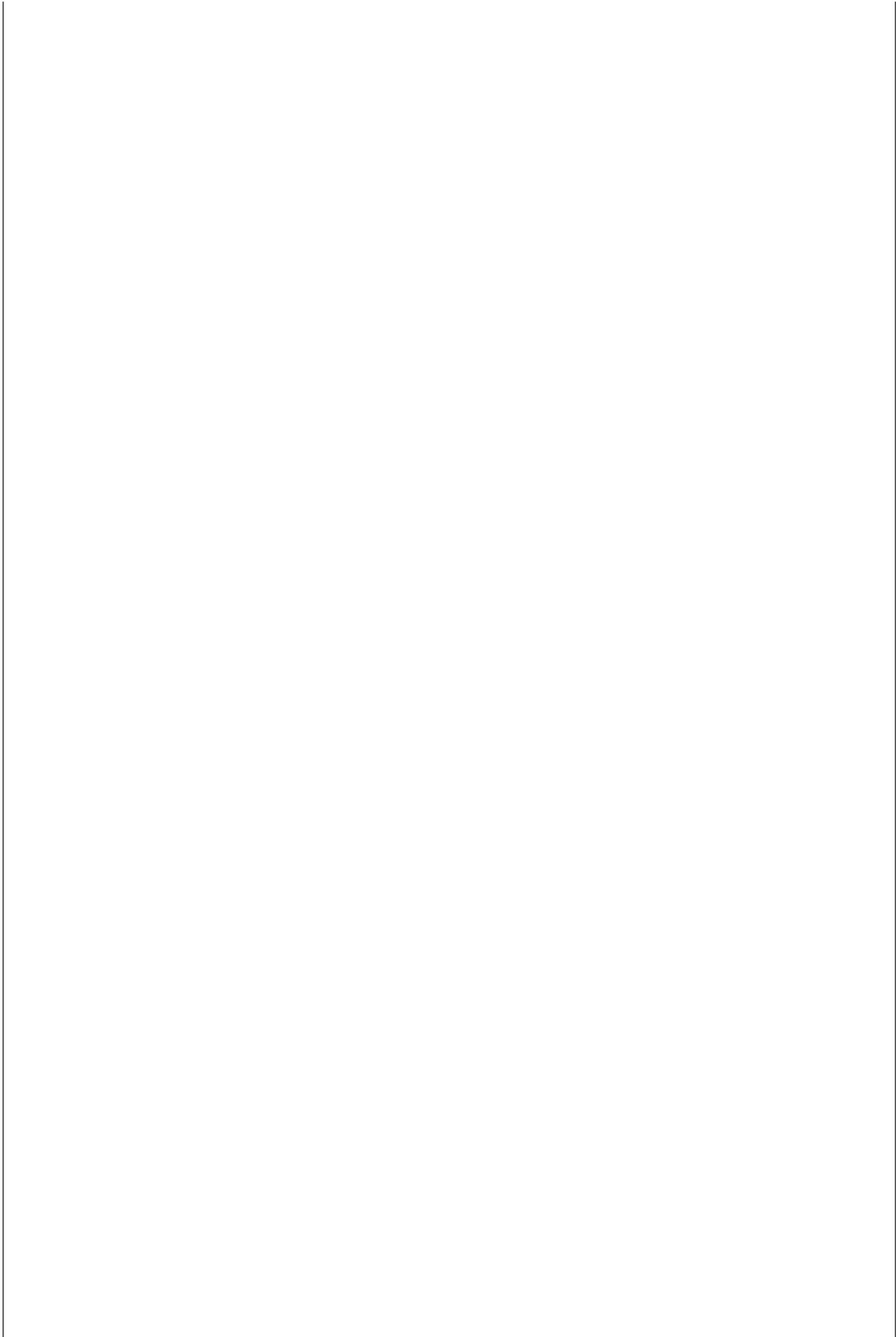
- Voir
- Entendre
- Marcher ou monter/descendre des escaliers
- Vous servir de vos mains et de vos doigts
- Aucun des éléments ci-dessus

*** 34. Auquel de ces groupes appartenez-vous?**

- Peuples autochtones du Canada (Premières Nations, Métis ou Inuits)
- Minorité visible (autre qu'autochtone)
- Minorité ethnique (je suis caucasien, mais ma langue maternelle n'est pas le français ou l'anglais)
- Caucasien (blanc), et ma langue maternelle est le français ou l'anglais
- Je préfère ne pas répondre

*** 35. Quel est le code postal de votre résidence principal?
Veuillez entrer les six caractères.**

Code postal :

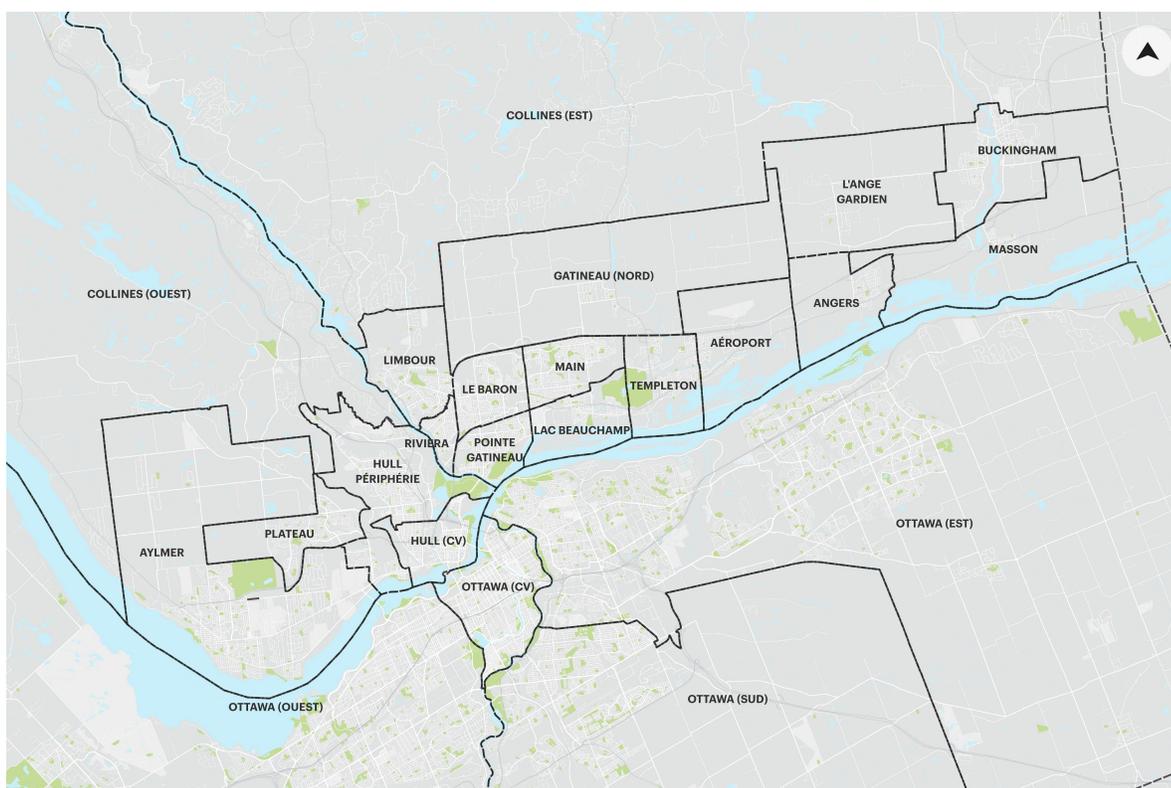


Votre profil (suite)

36. Où se situe votre principal lieu d'emploi ou d'études? Veuillez vous référer aux zones identifiées sur la carte 3 ci-dessous.

Les zones sont listées par ordre alphabétique dans le menu déroulant.

Carte 3 - Zones de destination



37. Quelle est votre fréquentation de votre lieu de travail ou d'études?

- 100 % en présentiel
- Hybride
- 100 % à distance

38. À quelle fréquence utilisez-vous les modes de transport suivants pour aller vers votre lieu d'emploi ou d'études?

	Plusieurs fois par semaine	Quelques fois par mois	À l'occasion	Jamais
Automobile - conducteur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Automobile - passager	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Transport en commun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Marche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre (veuillez préciser)

Merci pour votre précieuse contribution!

39. 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.

Courriel :

J.2

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



Annexe J.2

Cette annexe regroupe les réponses des sections « autre » et les précisions apportées par les répondants de la consultation en ligne disponible du 1er décembre 2022 au 21 décembre 2022. 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.

Thématique : Circulation automobile

Actuellement, rencontrez-vous des problèmes en ce qui concerne la circulation motorisée dans le secteur de l'Aéroport? Si oui, lesquels?

Réponses de la catégorie « autre » :

Autre (veuillez préciser)
manque des arrêts sur cheval blanc a galeasse
Vitesse trop élevé et danger pour les piétons sur Saint-René Est
Loin du centre ville
Manque d'autobus disponible c'est à dire les autobus qui ce rendre dans le secteur de l'areoport sont pas très nombreux et on doit prendre plusieurs autobus pour s'y rendre
Fort manque de liens cyclables sécuritaires (Boul. Maloney, boul. de l'aéroport)
Les feux de circulations au coin Atmec et la configuration des 4 voies ne sont présentement pas efficaces. Parfois ceci cause un refoulement sur l'autoroute 50 direction est en fin d'après-midi.
Congestion seulement au début des classes sur Cheval-Blanc
bruits
absence de trottoirs
pas de piste cyclable pour st-renée une piste cyclable qui longerais le rapibus serait une bonne avenue
les interceptions sont mal fait pour attendre notre tour
temps de passage de bus long (1h)
Manque d'alternatives
na
Manque de luminosité dans les rues
Manque d'autobus directement sur le rapibus
Il n'y a pas beaucoup d'arrêt/d'accès du côté du chemin industriel
États des routes. Nids de poule qui sont importants et prennent du temps à être réparés. Les réparations sont souvent de trop courte durée.
Bruit des avions qui a augmenté
Grand volume de véhicule au heure de pointe.
manque d'infrastructures et intersections désuètes
pas assez de transport en commun
Congestion du au travaux sur la A50 et boulevard Maloney
Aucune piste cyclable, pédestre ou transport en commun
vitesse, manque de sécurité pour piétons

Le secteur n'est pas desservi par le réseau d'autobus alors qu'il y a beaucoup d'entreprises ainsi que l'école de pilotage qui accueillent près de 200 étudiants.
Routes mal entretenues
sur ave Du Cheval-Blanc au debut et fin des classes
Route négliger qui cause des ralentissement ou des manoeuvre s dangeureuse.
aucun problème
aucune piste cyclable alors les vélos doivent circuler sur les chemins ce qui est dangereux
manque service STO
Pas asser d'autobus
Il n'y as pas aucun probleme de circulation dans ce secteur
construction et réfection, particulièrement avec les horaires pour la réfection de l'aut 50 mais aussi du boul maloney.
Manque de piste cyclable
vitesse en zone de 40 km/h par les automobilistes et autobus
Le secteur n'est pas accessible par voie cyclable sécuritaire au centre ville
États des routes
ÉLECTRIFIÉ AVANT DE PROLONGER
Un autobus par heure qui mène à mon arrêt /parfois serrer dans les temps
Depuis la construction des nouveaux quartiers Atmec / St-René, recrudensence de la congestion sur St-René et Maloney
Seulement lorsque l'autoroute est fermé
Piste cyclable
difficile d'y circuler et même s'y rendre en vélo
Le chemin de l'industrie devrait être améliorer afin de recevoir davantage de circulation et mettre plus droit le chemin qui débouche à Lorrain.
Conditions lamentables des rues
Sortie autoroute de l'aéroport en direction est avec peu de visibilité
Construction
Congestion sur St-René/Atmec et la sortie de la 50 est à l'heure de pointe
Aucu liens rapid vers Ottawa
Il faut prendre l'autoroute pour revenir jusqu'au Cheval Blanc
Fréquence des autobus 97 et 74 en journée
Présentement plus vers le Boul. Cheval Blanc
Il y a peu de chemin qui mène vers l'ouest de la ville.
Beaucoup d'autobus scolaire pendant les mois d'école. Zone a vitesse limitées (40kmh résidentiel, 30kmh zone scolaires)
Construction bloque les deux rue principale pour accéder au quartier (Maloney et St-rené
Se rendre en sécurité pour piétons et bicyclettes
manque de feu pour certaines directions
Manque lien transport en commun
construction routiere
Aucune connection par velo
Construction sur Maloney
Non, une fois passé Lorain la circulation est fluide
Vitesse

Trafic qui déborde sur l'autoroute à la sortie boul. de l'Aéroport direction est
Volume de véhicules qui sortent du parc industriel et qui bloquent la sortie de l'autoroute en direction Est.
Congestion de 7h à 9h
Non
SORTIE 154 SUR LA 50
Manque de connections intermodales impliquant le transport actif et un service de navette
Aucun transport en commun. Il faut une voiture pour s'y rendre...
secteur assez fluide
Manque de piste cyclable et trottoirs sur pour se déplacer en sécurité.
Quand la municipalité et le gouvernement du Québec décide de faire des travaux en même temps, on a ce ka congestion soit sur St-Rene ou la50.
Congestion à cause des travaux effectué sur le Boul Maloney entre le Boul de l'Aéroport & la rue de Pelissier
grand besoin d'une lumière coin Maloney et du Fort
Trop d'augmentation rapide du nombre de logements sans avoir adapté les routes. Par exemple le boulevard La Verendrye qui n'est pas compléter.
non
Il y a trop de longueur d'attente pour les autobus 77 et 78. Il faudrait prolonger le rapibus jusque dans ce secteur.
Route 148 et Boulevard Lorrain n'ont pas 2 voies dans chaque direction sur la longueur du secteur.
Vitesse
Si l'autoroute est fermée difficile d'utiliser boul. Maloney à cause du volume élevé de véhicules
Le prolongement du Boul La Vérendrye jusqu'à la rue du Cheval Blanc
Manque de signalisation et d'éclairage
pas assez de voie de circulation et route mal entretenue.
Traverse du secteur industriel très nauséabonde
Tellement de congestion et de construction que c'est compliqué de se déplacer. Avoir le rapibus aiderait tellement!
construction mal planifie
Aucun problème de circulation
volume de camion et voitures
Certaines zone enclavée
Autobus scolaire manquant ou retard
aucun transport en commun
manque de piste cyclable
Manque de lien cyclable
Beaucoup de gens vont à l'intersection de la lumière
MANQUE DE FEUX DE CIRCULATIONS AU ENTRÉS ET SORTIES D'AUTOROUTE
Trop de circulation motorisée, accotements en mauvais états sur la 148, dangereux pour les vélos
Rond point près du boulevard de l'aéroport rend difficile de sortir de notre quartier
Congestion le matin et le soir
Le service de transport en commun ne dessert pas le parc industriel

Congestion surtout aux heures de pointe cause par les nombreux travailleurs dans ce secteur; les gros camions empruntent Lorrain, St-René, Maloney pour se rendre au parc industriel ce qui a un impact négatif sur les autres quartiers limitrophes; certains camions sont si volumineux qu'ils ont de la difficulté à tourner aux intersections et embarquent littéralement sur les trottoirs et occasionnent pollution sonore et atmosphérique (particules du diesel) et danger pour les piétons); les routes dites "de transit" doivent être repensées; il y a eu beaucoup de nouvelles constructions dans ce secteur et ça continue; feu de circulation inexistant particulièrement aux sorties de la 50 pour accéder au boulevard de l'aéroport
Rejoindre le réseau de bus
État de la route et manque de signalisation
manque de lignes d'autobus
poor road conditions
too many traffic non synchronized lights on Blvd. Lorain
Not enough public transit
School buses / construction
No bus to the airport
There is a lack of stop sign in the exit of the 154
No transportation available
Roads are poorly maintained and very poorly drained. The RapiBus approach unlike Ottawa's Transitway is less effective because of all the stops at street crossings. Hardly "rapid"
poor road conditions
Road conditions are awful
Lack of sidewalks on certain main roads. St-René/Atmec. Potholes
No public transport to the airport
Amazon / Intelcomm delivery depot in the area (Ch Atmec)
Lights take too long to change
Congestion au niveau de la sortie d'autoroute et aucun moyen de transport autre que le taxi pour les personnes n'ayant pas de permis de conduire ou de véhicules.
transport en commun pour les employés du parc
Signalisation à améliorer aux intersections (sorties de l'Aéroport et coin de l'Aéroport et ch Industriel parfois dangereux)

Actuellement, rencontrez-vous des problèmes en ce qui concerne la circulation motorisée pour vous rendre au centre-ville de Gatineau ou d'Ottawa, à partir du secteur de l'Aéroport? Si oui, lesquels?

Réponses de la catégorie « autre » :

Autre (veuillez préciser)
Loin du centre ville
Manque d'autobus disponible c'est à dire les autobus qui se rendent dans le secteur de l'aéroport sont pas très nombreux et on doit prendre plusieurs autobus pour s'y rendre
transport en commun problématique dans ce secteur.
manque autobus
utilisation du véhicule
congestion au heure de pointe

Les résidents manquent d'alternatives à la voiture, ce qui les force à conduire au centre ville et créer de la congestion
na
Doit prendre 2 autobus différents pour s'y rendre
lumières non synchronisées
moins bien déneigé le matin
Il n'y a pas d'arrêt d'autobus près du chemin industriel
Longs détours pour se rendre à Ottawa (aucuns ponts à proximité)
Autoroute ayant grand volume de véhicule.
1 seule ligne d'autobus regulier (97)
pas assez de transport en commun
pas sécuritaire (aucun trottoir)
Pour moi non mais pour embaucher c'est un très gros problème car il n'y a aucun transport en commun et pour s'y rendre à pied ou en vélo c'est très dangereux car il y a beaucoup de circulation et de gros camion c'est un énorme risque.
Pas de autobus
De l'aéroport il pas beaucoup d'option pour aller vers l'Ouest. Il a 3 chemin, Maloney, St-Rene et la 50. Si 1 est en construction, c'est l'enfer ce rendre meme passe le blv. Lorrain.
Manque de transport à commun (Labrosse est le plus proche)
Relativement souvent des accidents ou réparation qui engendre d'énorme retard
Les sorties d'autoroute sont éloignées. Une sortie supplémentaire a la montée Dalton serait appréciée.
aucun problème
Circulation dense aux heures de pointe
Pas assez d'autobus qui passe
non aucun probleme de circulation dans ce secteur
pas de piste de vélo axe est-ouest sécuritaire et direct (qui pourrait longer le rapibus?).
Continuité d'une pister cyclable jusqu'au centre-ville en suivant le Rapibus
accessible par voie cyclable sécuritaire au centre vi
ÉLECTRIFIÉ AVANT DE PROLONGER
Un autobus par heure / doit changer d'autobus à Labrosse
Pas d'impact régulier, télétravail à temps plein
Pont des Draveurs
Une entrée et sortie pour l'autoroute 50 au niveau du chemin Dalton.
Liens vélo sont couper et sporadique. Ce sera mieux avec le lin jusqu'a Lorain et sera encore mieux avec le lien Aéroport.
Beaucoup de voiture le matin et soir sur Maloney
Conditions lamentables des rues
selon les heures de pointe il y a ralentissement car de plus en plus de logements dans l'est depuis 10 ans
Congestion à l'heure de pointe ou lorsque toute le réseau routier est/ouest est en réfection.
Construction
Traffic lourd a partir de 0630hrs
Temps de transport si autobus
L'autoroute est mal située contrairement au rapibus
Sur MaloneyE. direction Ouest le matin congestion Labrosse
Passage d'autobus pas assez fréquent les matins et soirs pour relier le secteur au rapibus.

Circuits locaux (77 et 78) prennent beaucoup de temps se rendre au PoB Labrosse pour ensuite prendre le 400
Fermeture des entrées et des sorties de l'autoroute 50.
congestion surtout aux heure de pointe
Entretien des routes en hiver pourrait être effectué plus tôt en journée pour permettre une meilleur circulation
Manque lien transport en commun
construction routiere
circulation a moins de 60km/hre
Construction sur autoroute 50
Manque de transport en commun
Vitesse
Manque de routes d'autobus
Pas assez d'autobus
La 97 ne passe pas assez souvent
Non
route crevasser mauvaise condition
Absence quasi totale de piste cyclable dans le secteur de l'aéroport.
Congestion à l'heure de pointe
Pas du tout
STO LIGNE 77 OU 78 SEULEMENT
L'avantage de l'aéroport est de favoriser des flux de transport dans le sens contraire du trafic sur les heures de pointe
Même problème, pas de transports en commun
la congestion commence à la hauteur de la montée paiement
Congestion à cause des travaux effectué sur le Boul Maloney entre le Boul de l'Aéroport & la rue de Pelissier
La construction sur l'autoroute 50 a affecté temporairement la circulation mais en temps normal la circulation est fluide
non
La circulation est trop dense en raison du nombre insuffisant d'artères principales (trois artères seulement mènent au secteur). Le secteur est pris en souricière aux heures de pointe. Il ne faudrait pas qu'il y ait un incident majeur dans le secteur comme un incendie car des gens pourraient y perdre la vie faute d'accès rapides pour les services de secours.
Service d'autobus insuffisant
Le problème n'est pa à la hauteur du Boul de l'aéroport mais plutôt à l'approche des ponts
congestion occasionnelle lorsque l'autoroute non disponible
Le boulevard est très abîmé. Quand il est possible de se mettre sur la voie de gauche, tout le Requier plus de voie de circulation et une amélioration du pavage doit être fait.
On doit traverser le parc industriel qui est tjrs couvert de déchets.
Beaucoup de congestion et de construction.
construction mal planifie
Non aucun problème
il y a souvent de la congestion à l'heure de pointe du soir, en raison des gens qui attende à la lumière à l'intersection Atmec et bd de l'Aéroport.
Manque de lien cyclable
Trop de circulation motorisée, accotements en mauvais état et dangereux pour les vélos
Parfois congestionné ..surtout le matin et le soir

voir ci dessus; je n'habite pas ce secteur mais celui du Lac Beauchamp mais les retombes de l'achalandage industriel du secteur de l'aéroport me cause des problèmes particulièrement les poids lourds sur Lorrain et St René et le volume accru de circulation aux heures de pointe
Les heures ne sont pas favorables. Comme certains emplois sont de nuit dans le secteur industriel, les employés non-véhiculés sont contraints dans les horaires.
Il manque une sortie à l'acéré d'été.
État de la route et manque de signalisation
pas assez de voyage d'autobus
Manque un pont pour traverser à Ottawa
poor road conditions
Not enough north & south roads which puts too much pressure on E & W streets.
School buses / construction
No bus that départs from the airport
It takes so much time, I could wait for two hours to get to Ottawa
It's not close from the airport the nearest station
No transportation
Poor road quality (severe ruts in the road)
Construction
poor road conditions
road conditions
we have to walk about 15 minutes from the airport til the first station and we arrive late to our destinations
Highway 50 is always very busy during rush hour (to and from the downtown core)
Pas de liens autobus, le plus près est à 25min de marche
si pas de voiture, peu d'alternative pour ce rendre sur ch industriel pour le travail

Actuellement, rencontrez-vous des problèmes en ce qui concerne la circulation motorisée en termes de sécurité routière dans le secteur de l'Aéroport? Si oui, lesquels?

Réponses de la catégorie « autre » :

Autre (veuillez préciser)
Non
Condition innacceptable de la chaussée du Boul. St-René est entre Cheval Blanc et Atmec
Voies étroites pas de trottoirs du pont de la blanche jusqu'à cheval blanc.
Non
NIDS-DE-POULE CONSTANTES SANS POSSIBILITE DE LES EVITER
Mauvaise intégration avec le réseau cyclable et piétonnier et les quartiers domiciliaires environnants
Non c'est ok
aucun
Manque de piste cyclable et de trottoirs sécuritaire. Vitesse trop élevée sur St René Est avant Atmec
non
L'intersection à l'angle du Chemin du cheval blanc et du boul. Lorrain est dangereuse pour les piétons. Il faudrait y ajouter des feux de circulation.
Certains feux additionnels comme au coin Cheval Blanc et Frégate
Circulation lourde.

MOYEN DE TRANSPORT
Quand il y a 2 voies, je me mets sur celle de gauche. La route est t'es abîmée. Au niveau du village des valeurs, il y a une ligne d'attente énorme pour tourner à gauche vers la rue saint Louis
A la hauteur du centre de recyclage, une lumière de circulation devrait être installée
Aucun problème
il n'y a pas d'espace pour les piétons, donc il marche sur le gazon ou sur la route.
Secteurs industriel qui crée des aires risqués
Beaucoup de trou
MANQUE DE FEUX DE CIRCULATIONS AU ENTRÉS ET SORTIES D'AUTOROUTE
Accotements en mauvais états, dangereux pour les vélos
Absence d'endroits pour la circulation des vélos et piétons
Aucun trottoir menant du Boulevard de l'Aéroport au nord de l'autoroute (dangereux de frapper les piétons, surtout en hiver)
Manque de feu de circulation aux sorties de la 50 pour accéder au boulevard de l'Aéroport car les camions qui tournent à gauche cache la vue; compléter le boulevard de Laverendry aiderait beaucoup à diluer la circulation car Lorrain/St-Rene/Maloney sont saturés; Lorrain et St Rene ne sont pas assez large compte tenu des camions/fardiens immenses qui les empruntent incluant la difficultés de tourner aux intersections; offrir du transport commun adéquat aux nombreux travailleurs dans le parc industriel de l'aéroport pour diminuer l'auto/la camionnette solo
Section sans trottoir
Pas assez de passage piétonnier. Devrait avoir un passage devant la rue bourgade avec lumières clignotantes
Les automobilistes ne savent pas utilisées les voies. Ils tournent à gauche sur la voie de droite même s'ils doivent continuer leur routev
Il faudrait installer des miroirs où les intersections sont dans des courbes
pas de assez de piste cyclable, donc vélo dans la voie automobile très dangereux
poor road conditions
Multiple potholes
Too many stroads
There's no sidewalk for the people who wants to go to the airport
No footpaths like side walk
Dangerous when using bicycle
There is a lack of stop sign in the exit of 154
No sidewalks
Many people don't stop for stop signs or even traffic lights. Motorists consistently speed through intersections despite having time to safely stop (as per the law). Low enforcement of traffic laws - overly reliant upon speed cameras
poor road conditions
No side walks
Lack of sidewalks, St Rene/Atmec. Potholes
There is a new park setup off of Ch Atmec with many children in the area. Although the speed limit is 40 km/hr, speeding vehicles is a constant
sortie d'autoroute congestion entre 3 et 5 pm provenance de l'ouest vers l'est
Piétons et cyclistes doivent partager voie parmi camions lourds et voitures; intersections larges avec visibilité parfois réduite/difficile d'accès (sortie de l'autoroute) en raison de la vitesse excessive et manque de signalisation.

Actuellement, rencontrez-vous des problèmes en ce qui concerne le stationnement automobile dans le secteur de l'Aéroport? Si oui, lesquels?

Réponses de la catégorie « autre » :

Autre (veuillez préciser)
Non
Plusieurs entreprises ont un manque flagrant de stationnements, alors que d'autres sont en excès (ex: stationnement de l'aéroport). Cela favorise la mutualisation des infrastructures de stationnements
Non c'est bon
aucun
rue pas assez large pour avoir 2 voitures de stationné des deux coté
Je n'ai pas à me stationner dans ce secteur car je me rends actuellement à la Station Labrosse mais il y a de l'espace dans le secteur de l'aéroport pour construire des espaces de stationnement
IAvec le prolongement il faut penser que les gens viendront de d'autre secteur i.e. Val des Monts, L'ange Gardien pour prendre le Rapibus donc il faut prévoir assez de stationnement
non
Nous sommes retraité donc pas de problème pour nous
Rues très étroites, les stationnements de rues diminue l'espace pour circuler.
MOYEN DE TRANSPORT
Atmec est trop étroite pour permettre le stationnement qui y est sur utilisé
Pas de station d'autobus donc pas de raison de se stationner à cet endroit mais c'était un enjeu quand uniquement le terminus Labrosse existait (très peu de stationnement pour la quantité de voiture pré-pandémie).
Aucun problème
Je n'habite pas ce secteur
Il y a un grand manque de stationnement l' hiver
Secteur résidentiel: les résidences sont conçues pour 1 stationnement alors que nous avons besoin de 2-3 stationnement par maison. Trop de véhicules dans les rues
Plus de stationnement incitatif
je ne possède pas d'automobile
Too many parking lots
Expensive parking
Ch Atmec is very narrow since they've build new homes in the area. With all of the vehicles parked in the road, quite often vehicles must travel in the opposite lane.
Les espaces de stationnement individuelles sont trop petites

Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses aux questions ci-dessus?

Précisions apportées concernant la thématique de la circulation motorisée :

Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses aux questions ci-dessus?
Je réside près de Lorrain et je me rends rarement sur le Boul. De l'Aéroport.
mes enfants pourront profiter du Rapibus dans le futur
Serai une dépense qui a pas de bon sens
Le lien du boulevard St-René entre Lorrain et Boul de l'aéroport contient des secteurs problématiques (pas de trottoir à certains endroits et rue étroite dangereuse près du boul. du

Cheval Blanc. Forte présence des camions de transport sur la rue Atmec (et aucun trottoir dans ce secteur non plus)
Le manque de voie concerne principalement le boulevard Saint-René ou il y a beaucoup de congestion dans les heures de pointes à l'approche du boulevard Lorrain. Il y a congestion aussi en soirée à la sortie de du boulevard de l'Aéroport (direction est) ainsi que sur le boulevard Lorrain (qui donne accès au boulevard Saint-René est).
Beaucoup de travailleur autour
non
Il importe de consulter les entreprises et leurs besoins, car plusieurs d'entre elles opèrent sur plus d'un chiffre et les besoins en transport en commun (et transport actif) actuels et futurs se manifesteront de plus en plus hors des heures de pointe, surtout dans un contexte de télé-travail. Plusieurs grandes villes du Québec et du Canada ont défini des stratégies de transport durable spécifiques pour leurs parcs industriels, fondées sur le principe de la mutualisation des ressources interentreprises.
Merci pour le sondage. En tant que pilote usager de l'aéroport nous avons VRAIMENT besoin de transports public. Le seul moyen de s'y rendre est d'avoir une voiture... Cela complique tout
les choix de réponses semblent être fait pour confirmer un problème, et non déterminer s'il y a un problème.
Manque de place pour les cyclistes sur le boul. St-René ce qui occasionne des situations dangereuses pour eux et les automobilistes.
Il est on ne peut plus qu'aparté qu'il n'est pas questions d'un autre tracé que celui de la voie ferré. alors le but de la consultation n'est pas celui communiqué
Boul. St-René vitesse. Entre Dalton et Atmec: étroit et mal éclairé.
Avant de continuer le Rapibus vers l'aéroport, il faut voir si il va y avoir assez de clients parce que depuis les employés de la fonction publique fédéral sont en mode de travailler de la maison, il y a une diminution du nombre de clients et même. S'ils débutent en mode hybride, quel sera le nombre de clients qui prendront l'autobus de l'aéroport?
non
Non merci
non
Il faut laisser une plus grande place aux transports en commun, en augmentant la fréquence et la fiabilité grâce à des voies réservées pour encourager l'usage par la population.
non
beaucoup dans e secteur résidentiel avec peu d'espace de stationnement publique
Non
Non
Je n'ai pas de véhicule donc je ne vis aucun des problèmes de véhicules motorisés
Il pourrait y avoir une voie réservée pour les véhicules professionnels. C'est un secteur très industriel. Froid. Les gens sont habitués à prendre leur auto. Ils doivent déposer les enfants dans divers secteurs, les activités etc... va falloir rendre les endroits de bus sécuritaire et qui donne le goût au gens de ce secteur de le prendre. Bravo si vous y arriver. J'ai hâte de ne plis devoir prendre mon auto et pouvoir me rendre à Hull en bus dans un délais de temps raisonnable sans trop de changement de bus.
Les voies de circulations ne sont pas assez nombreuses, le pavé est tout cassé (chemin de vache) Le rond point au coin du Blvd de l'aéroport et Maloney consiste d'une seule voie, alors on part de 2 voies à 1. Une voie additionel devrait y être installé.
Ce rendre au travail en auto prends du temps è l'heure de pointe. Avoir le rapibus vers Ottawa ou le centre ville de Gatineau aiderait beaucoup.
Il serait tellement avantageux de faire l'accès du viaduc de la rue Dalton à l'autoroute 50 vers le centre-ville comme pour la rue La Verendry!
Je suis énormément favorable à allonger la voie du rapibus vers Cheval-blanc et Aéroport puisque c'est mon quartier et c'est assez loin se rendre jusqu'à Labrosse.

Je passe le secteur par l'autoroute seulement. Je m'y arrête jamais
Je ne roule pas souvent en voiture dans ce secteur
Le rapibus ne change rien et ne fait qu'allonger les trajets de la majorité des usagers il suit un parcours illogique et avec le travail à domicile n'est vraiment pas utile
Déjà un manque du service d'autobus pour se rendre de la route 148/Maloney via boul. de l'aéroport et parc industriel. Beaucoup de travailleurs doivent marcher de Maloney jusqu'au Parc Industriel (ex: Weston sur le Chemin Industriel)
Le stationnement à la station Lorrain se remplira possiblement par l'est (l'Ange-gardien, Buckingham, Masson et Angers)
Non
Il faudra aussi prévoir un trajet bus STO rapide dans l'EST du secteur de l'Aéroport qui va connecter avec Orleans en Ontario.
Le rapibus aurait dû être sur l'autoroute 50
AUCUN TROTOIR
À la sortie de l'autoroute direction ouest, si on tourne à droite, la visibilité est diminuée lorsqu'il y a des voitures pour tourner à gauche. Une lumière ou arrêt serait bien, car les automobilistes ne signalent pas nécessairement leur intention. Pour la sortie de l'autoroute direction est, c'est la même chose. De plus, à la lumière, il a seulement une voie pour tourner à gauche et pour continuer tout droit. Cela crée une congestion jusque sur l'autoroute, car il a beaucoup de gens qui tourne vers la lumière.
NON, MERCI
Je n'ai jamais eu à y stationner
Je ne sais pas où me stationner lors d'une interdiction de stationnement de rue de nuit en hiver...
Le réseau routier est insuffisant pour desservir la population du secteur qui a grandi considérablement. Il peut être difficile de sortir du secteur.
L'aéroport est plus accessible que Lorrain
No
Un gros (comme à Labrosse) parc au bus devrait être prévu autour de l'aéroport.
Le prolongement permet un plus grandes variétés d'heures pour le secteur qui a des autobus principalement aux heures la durée du transport demeurent tous de même très longues. Le fait d'avoir le rapibus permettrait à la population de plus prendre les transports en communs et de permettre une plus grande présence des transports des communs dans le secteur templeton et de l'aéroport
Je crois fortement que ce serait favorable pour le roulement des employés des entreprises du secteur mais également pour les gens qui veulent de l'emploi mais qui ont certaines restrictions.
Question 5. En ce moment, les voies sont étroites car beaucoup de camions sont stationnés pour exécuter leur travail sur les chantiers
Congestion importante sur St-René en direction Ouest jusqu'au boulevard Labrosse (site de l'actuel Terminus du Rapibus)
Il y a grand congestion autour du Boulevard Lorrain
Pour favoriser la possibilité de prendre le transport en commun. Cela serait important qu'il se rende à l'aéroport.
Le secteur ca grossi dans les dernières années sans augmenter les routes. Plusieurs jeune famille ce qui va augmenter le nombre d'usager.
Avec la baisse de l'achalandage du transport en commun due au télétravail, il n'y a aucun besoin pour le prolongement du Rapibus et pour le tramway. De toute façon, la STO sous-évalue toujours les coûts et demande la différence en subventions additionnelles.
Non
je voyage par autobus et ce prolongement me donnera accès à davantage de points où je ne vais pas actuellement
Non

Certaines rue trop étroites l'hiver
non
Il n'y a aucun trottoir pour se rendre à l'aéroport à pied
Besoin d'un meilleur service d'autobus qui part directement du secteur de l'aéroport jusqu'à Ottawa. Ns somme actuellement desservi par des autobus de quartier jusqu'à la station Labrosse qui est PK le matin dans les heures de pointes mais le retour à la maison en soirée est longue si après 17h30 / 18h. Serait apprécié d'avoir le Rapibus jusqu'au Cheval Blanc afin de ne pas à avoir attendre pour le transfert et éviter la congestion sur St-Rene le matin
The commute to and from work (I work in Ottawa) is absolute hell. I had to stop trying to take the bus to work because I would have to drive my car to Labrosse, park far away from the station (because the Labrosse parking lot was always full) and walk a far distance to get to Labrosse. I had to give up doing that a few years ago and now I drive to and from work, and it ruins my life during the work week. It takes 1 hour and a half to get to work and 1 hour and a half to 2 hours to get back in my private vehicle, due to congestion under Place Portage and on the autoroute 50.
This area is often used by large trucks, leading to congestion, noise pollution and unsafe conditions for pedestrians and bicyclists.
When going over Riviere Blanche make sure you are high enough to accommodate the multiple Pontoon boats upstream.
Definitely need Rapid Bus. Need to have Verendrye extended to Lorrain and then to Dalton/ChevalBlanc/Aeroport. Also when building roads, have to plan to allow lane expansion in the future and not single lane.
Make the city less car dependent or I will leave
no
I study at Gatineau Airport almost every day I have to walk from the roundabout to the airport almost a 20 mins walk, with no sidewalk
There is a lots of students that comes from another country, the airport is not just an airport, is a school were is really difficult to get if u don't have car, the closest the bus stop, the better.
Please put a stop sign in the intersection of the exit 154
No
No
Please Gatineau Airport needs a bus stop
No
Public transportation needs to be brought to the Gatineau airport as it is expanding very rapidly and no transportation for anyone to come and go.
Traffic down Cheval Blanc and St Rene can be fast given we have a number of schools in the area.
Boulevard Maloney is too narrow for the trucks and vehicles that use it regularly
No
I think a stop light needs to be put at highway 50 and boul aeroport
no
Potholes develop all year round in certain areas. Sidewalks end, leaving pedestrians to walk on grass or road until sidewalk restarts. Congestion at rush hour on highway 50, Boul Maloney and St Rene. Work on roads always happens simultaneously on all three main roads to Boul l'Aeroport.
some of the questions are not explained very well.
NO
l'intersection aeroport / chemin industriel n'Est pas sécuritaire
non
Plusieurs écoles de pilotages et Collège en aviation se sont installés au cours de la dernière année ce qui a augmenté considérablement l'occupation du parking au heures de pointes ainsi

que des plaintes d'étudiants ayant à covoiturier ou prendre un taxi. Il serait bon de connecter le secteur de l'aéroport au reste de la ville du fait de l'augmentation importante du trafic aérien et motorisé à l'aéroport de Gatineau.
avec le prix de l'essence et le coût de la vie si les employeurs du parc aéroport pourraient avoir du transport en commun sa serait idéal
Je travail au 196 ch industriel, peu d'accès autre que par voiture et camion a notre emplacement. Les employées restent pris a la sortie d'autoroute lorsqu'ils veulent revenir au travail. svp prendre en consideration l'impact d'un prochain truck stop dans votre planification. Car beaucoup de gens qui arrive de la 50 on besoin d'essence.
pour les employeurs du secteur ce service de STO est critique
Intersection aéroport et sortie de l'autoroute 50 direction est dangereuse. Il devrait y avoir une lumière

Thématique : Les déplacements en transport en commun

Actuellement, rencontrez-vous des problèmes en ce qui concerne les déplacements en transport en commun dans le secteur de l'Aéroport? Si oui, lesquels?

Réponses de la catégorie « autre » :

Autre (veuillez préciser)
mieux desservir aux heures de pointe
Je suis retraité mais ce serait intéressant pour le développement de ce secteur.
Aller de Gatineau au Canadian Tire de Buckingham prends 1h40!?!)
C'est une vrai canne à sardines. De plus, la propreté de l'autobus (barres d'appui) laisse à désirer.
Plus de ligne directe vers Ottawa (Express 88). Élimination de la ligne 200 qui allonge considérablement le transport vers Ottawa.
Sur St-René
Trop de transfert vers destination centre-ville Hull
Ca va bien, mais doit faire 1 transfert pour me rendre à Ottawa.
Trop de correspondances pour aller au centre-ville de Hull
Congestion au coin Saint-René/Lorrain très fréquente qui retarde les circuits et empêche les correspondances à Labrosse. Puis même situation (mais pire) au coin Saint-René/Labrosse. Dans les deux cas il y a parfois des refoulements sur des km
le manque était surtout avant 2020, mais il reviendra lors du retour sur les lieux
Retard tôt le matin.
aucun problème
horaire des routes ne correspond pas à ma réalité
non il n'y a aucun problème de déplacement en transport en commun dans ce secteur.
Aucun stationnement
ÉLECTRIFIÉ AVANT DE PROLONGER
Réf. no. 8
Ne prends plus l'autobus
manque d'abri bus
Service peu fréquent en dehors des heures de pointes.
Maloney doesn't have a curb after Cheval Blanc and standing at the side of the road with all those trucks passing is dangerous
Je ne prends plus l'autobus car le délai pour se rendre est beaucoup trop long.

Manque d'abris au post clé d'arrêt d'autobus
POUR ALLER CHEZ LE MEDECIN A HULL (MEDIGO) 3 AUTOBUS
La logistique des flux de transport de la STO doit être adaptée en sens inverse pour desservir l'aéroparc, ce qui pourrait être fait par un système de navette.
aucun problème
Synchronisation des correspondances de Labrosse vers l'est sont vraiment un enjeu actuellement
non
Pas de stationnements accessibles, sauf si j'arrive vers 6h le matin au stationnement
Je n'utilise plus le transport en commun mais les utilisateurs vous en feront sûrement part....
Je dois les tester pour savoir mais le peu que je vois, les arrêts ne me semblent pas sécuritaire.
Aucun problème
Congestion sur St-René entre l'arrêt Traversy et l'église Ste-Rose le matin.
Aucun circuit au nord de l'autoroute
Je n'habite pas ce secteur; je me rends régulièrement à l'Écocentre avec ma voiture (pourrait être difficile d'apporter mes boîtes d'articles à recycler en transport en commun); je me rends aussi aux événements ponctuels (ex Gatineau en Vol) à bicyclette
Pas assez de flexibilités entre les lignes
Frequences entre heure d'ouvrage déficients
manque de trottoir, donc très dangereux après le débarquement
Bus passes every hour
No express bus from within walking distance (21 minutes) of my home. I have to drive to a RapiBus stop or take a slow bus. Once in my car, why stop.
dont use transit
il y en a aucun il nous faut un parcourt autobus

Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses à la question ci-dessus?

Précisions apportées concernant la thématique des déplacements en transport en commun :

Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses aux questions ci-dessus?
vous ne poser pas de question sur le train qui passe dans le secteur le probleme est la si vous deplacer la voie ferrer elle va ce rapprocher des maisons et faire trembler les maisons encore plus pourquoi pas poser des questions sur ce sujet avez vous penser a faire des analyse sur ce futur probleme craquement de sous sol cause pas le passage du train
J'ai délaissé le transport en commun lorsque je suis arrivé dans le secteur parce que je devais prendre 3 autobus pour me rendre à Vanier
Me rendre au travail prend 1.5 heures le matin et 2 heures le soirs. Ça fait de très longues journées.
On doit prendre plus d'un autobus, vous avez couper plusieurs lignes et les peux de ligne encore disponible n'ont pas beaucoup d'heure de passage. Avec les fonctionnaires qui sont obliger de retourner au bureau ca va être beau. En plus quand on prend la connection pour aller dans le quartier on doit souvent attendre longtemps pour attraper notre autobus et ils sont alors très plein au heure de pointe.
Je prends pas le transport en commun puisque c'est compliqué pour se rendre à Ottawa.
Le temps d'attente entre la 400 et la 78 est trop long lors du retour à la maison
Manque de visibilité pour les commerces dans la zone commerciale.
le bus passe à l'heure même le matin Les correspondances non synchronisées
non

C'est une vrai canne à sardines
Il serait vraiment pertinent de ramener les lignes directes 88 passant par l'autoroute aux heure de pointe en direction d'Ottawa.
aucune piste cyclable rapide pour aller travailler vers l'ouest
Idéalement si la 77 ou 78 passait au 15 minutes au lieu de demi-heure ca serait idéal.
N/A
Ajouter des arrêts d'autobus et augmenter les fréquences a des heures propices aux travail
Le trajet du retour le soir est impossible. L'autobus menant au Rapibus est soit trop plein ou absent. Ensuite la correspondance est souvent mal prévue. Un trajet de moins de 20 minutes en auto peut facilement prendre 1 h 30 a 2 h. (Centre-ville de Hull à la jonction près de l'aéroport).
Ne dessert pas le quartier des Oiseaux ou des Bateaux. Doivent se rendre sur Cheval-Blanc pour arrêt.
Pas de lien direct et pas de place pour se stationner.
je prends la ligne 78 pour rejoindre la correspondance Rapibus mais si je le manque je dois attendre 30 minutes ou plus pour le prochain autobus
Les lignes d'autobus qui desservent le secteur partent de buckingham et donc sont des très long trajets ce qui rendent leur synchronisation très difficile parce qu'un peu de trafic au début du trajet peu rendent l'autobus plus de 15 minutes en retard. De plus, il passe seulement 1 fois à l'heure
Je ne comprend pas vraiment votre question 8
non
Temps de déplacement 3 fois plus long en autobus qu'avec un auto personnel.
Un prolongement du rapibus désengorgerait les autres stations du rapibus pour les résidents des quartier cheval-blanc et de l'aéroport
Je suis présentement retraité mais lorsque je travaillais à Ottawa, j'aimais bien la ligne 88
Aucun ligne ce dirige directement à l'aéroport de Gatineau.
La.ligne 77 après 8h am la semaine pas assez fréquente
non
C'est difficile d'avoir access au rapibus a l'heure de pointe.
Du cheval blanc à place de la cité je dois prendre 2 autobus. Ca me prend plus long en autobus quand auto
L'arrêt le plus proche de l'aéroport est à plus de 25 minutes de marche et peu de parcours desservent l'endroit ce qui fait qu'un trajet peut prendre 3 à 4 fois plus de temps qu'en voiture. C'est très difficile d'utiliser le transport en commun si quelqu'un a affaire à l'aéroport.
J'ai déjà voyagé par autobus pour mon travail. Mais les reports et les annulations des départs rendre présentement ce moyen non viable. Si les départs étaient plus fréquents et fiables, je reprendrai certainement ce moyen de transport.
nous ne prenons pas les services en commun depuis la retraite
Non
C'est fantastique quand le 74 devient un 400 a labrosse.
Je ne prend pas l'autobus depuis que j'habite le secteur
Étant non motorisée, une fréquence de passage d'un bus de 1h pour aller à la station Labrosse et ensuite se rendre à Ottawa est très élevée.
Les lignes de quartier ne sont pas aussi efficace que celles qui y avait avant le Rapibus.
non
Venant de l'extérieur de Gatineau, des espaces réservés aux détenteurs de vignette serait souhaité.
Non
Non

Les autobus sont souvent en retard où sinon il passe pas
le transport en cummun dans le secteur cheval est tres bien aucun changement n est requis il est tres bien presentement.
Peu importe la station rappelez vous, stationnement, stationnement, stationnement. Si non transport inutile.
Non
Ca prendrait un stationnement Parc-O-bus près de l'aéroport s'il y a lieu de prolongement du Rapibus dans ce secteur.
Pas assez d autobus en ce moment, et pas assez direct vers le centre ville
Non
ÉLECTRIFIÉ AVANT DE PROLONGER
À mon arrêt (Laverdière/Maloney), je dois traverser la rue pour me rendre chez moi et je dois attendre que les voitures passent ou me laissent passer (et en plus il n'y a pas de trottoir, c'est juste de la roche). La nuit, on ne voit pas énormément de choses.
n.b. Je suis retraité
Je prend seulement mon auto - j'amaïis l'autobus.
Le temps de déplacement double si je pars en autobus de la maison en comparaison a me stationner au Rapibus Labrosse.
Je remarque que certains Parc-o-bus sont sous-utilisés (ex : Cheval-Blanc / St-René : jamais plus de 10 voitures vs. couts expropriation / constructions)
Entre ma maison (19, Rue Des Caspiens) et mon lieu de Travail, Centre Asticou, ça prend 1:15 heure et parfois plus en autobus alors que ça me prend 35 minutes pour le faire en auto. À 50 minutes en autobus, ça serait acceptable.
J'habite très loin de ce secteur (Hull) et j'y vais presque jamais.
Les lignes locales devraient être plus fréquente avec l'utilisation de plus petits autobus. Les lignes locales sont peu utilisé car elles n'ont pas des horaire conviviales nis assez fréquente surtout.
Comme je ne prends pas beaucoup le transport en commun, je ne peux pas me prononcer.
non
Réf. no 8
Les arrêts d'autobus entre la rue Berthiaume et le boul. Lorrain sont dangereuse à la noirceur, le matin et en soirée les gens roulent à pleine vitesse.
Non
Je suis un peu plus à l'est et retraité donc moins impliqué dans les heures de trafic.
Non
Le plus frustrant est d'arriver au parc-o-bus Labrosse et de voir notre autobus de branchement partir et devoir attendre plusieurs minutes avant le prochain. C'est comme si l'autobus de secteur ne pouvait pas arriver 2-3 minutes avant le départ de la 400.
Le services dans le quartiers est réduit depuis le début de la pandémie. Il serait très bénéfique de prolonger le Rapibus jusqu'à Cheval-Blanc. Un très grand nombres de personnes pourront marcher jusqu'a la station, nous éviterons d'avoir des autobus dans le quartiers. Le Rapibus est rapide et fiable.
non
C est loin et la fréquentation de bus est reduite
C'est fait au point 8
nos enfants scolarises au secondaire ont de la difficulté avec les heures d'autobus quand l'autobus scolaire ne fonctionne pas. temps trop long entre les autobus, mauvais synchronisation des correspondances depuis Labrosse.
fréquence des lignes en soirée déficiente. Place de stationnement à prévoir pour encourager transport en commun.

Ça prend un stationnement rapibus pour sortir de l'autoroute 50 et cheminer vers l'ouest par rapibus
En partant du POB Cheval-Blanc il n'y a aucun moyen de se rendre rapidement à un autre POB, il faut faire le trajet du 77 ou 78 au complet, il devrait y avoir une "navette".
j'utilise mon auto 100% du temps
Vous ne regardez pas au bon endroit pour le problème de circulation que ce soit en commun ou individuelle.
Service pas assez fréquent et circuit trop long pour aller transiter à Labrosse. Donc on prend nos voitures pour aller à Labrosse
non
There are more houses being built in this sector and more people moving in but still no increase in service by STO. People just buy cars instead
Les temps de transport jusqu'à Hull (ex. Laurier) avoisine les 1h de transports. Un lien rapide direct serait attractif
Non
Des abris pour arrêtes d'autobus clé serait pertinent pour améliorer le service durant les période hivernal ou durant des journée pluvieuse.
Pas de bus pour le retour du travail a minuit.
Non
Je me rends une fois par semaine dans le secteur de l'aéroport et il n'y a, à ma connaissance, aucune ligne qui s'y rend.
Non
Voir explications à la question 8.
Aucune autobus autour du secteur industriel
non
BEAUCOUP D'HABITANTS DU CHEVAL-BLANC MOINS BIEN DESSERVIE QUE DANS LES AUTRES SECTEURS DE GATINEAU. SE RENDRE A OTTAWA OU REVENIR D'OTTAWA JUSQU'A CHEVAL-BLANC C'EST TRES LONG
Le liens le plus proche est le Parc-o-bus, à 12 minutes de marche.
Explorer les systèmes de navette prévalant dans d'autres villes pour desservir leurs parcs industriels. Consulter aussi des entreprises et des organisations des autres parcs industriels de Gatineau qui sont contraintes d'organiser leur propre système de navette.
Pourquoi ne pas envisager de maintenir ou d'améliorer les services actuels si justifié? Je doute sérieusement que la clientèle des quarante prochaines années puisse justifier autant de dérangement environnementaux ainsi que financiers. Non seulement le zonage prévient la création d'une clientèle éventuelle significative les lotissements également.
Arrêt St-René et Laure : sécurité laisse à désirer. Vitesse, éclairage... Pas de trottoir. Je n'aime pas que mes enfants aient à prendre l'autobus à cet endroit. Ils doivent aussi traverser le Boul. St-René à partir de Max, Il n'y a pas de traverse piétons proche.
non
La 78 et la 74 ou 97 ont des heures de départ de la station Labrosse similaires donc si tu manques une correspondance tu manques aussi celle de l'autre ligne alternative
Pour se rendre au CEGEP ou au travail on se déplace au Rapibus Labrosse avec un auto et on prend l'autobus. Ceci à cause de la fréquence de l'autobus de quartier. C'est certain qu'avec le rapibus que se rendrait à Cheval Blanc ou boul. de l'aéroport ce problème sera résolu car on pourra marché au rapibus Cheval Blanc.
non
non
Se rendre au Rapibus n'apporte aucune solution puisque le secteur est vaste
Non

Comme mentionné à plusieurs reprises, se déplacer de l'Aéroport jusqu'à Labrosse juste pour prendre le bus est pénible. Les autobus dans le Cheval-Blanc sont à éviter car non-pontuels et trajet beaucoup trop long pour se rendre au rapibus. Sauf que pré-pandémie le stationnement était tout le temps remplis. Avoir le rapibus jusqu'à cheval-blanc/aéroport aiderait énormément.
Le secteur de l'aéroport n'est pas ma destination finale, c'est le secteur d'Anger, et je m'y rends via l'autoroute avec un véhicule personnel et seul abord.
Ce n'est vraiment pas pratique de se rendre dans ce secteur en transport en commun
Très gros manque dans ce secteur. Population grandissante et travailleurs qui doivent marcher du Boul. Maloney jusqu'au Chemin Industriel. Pas de service de transport en commun
Probleme de synchronisation flagrant a l heure de pointe du soir... Attente de 45mins a labrosse pour le 77
Le bus 97 viens toujours plein, car il commence son trajet de masson angers. Ce parcours est beaucoup trop long. Cest pourquoi la 74 est mon bus favoris(plus de place et plus rapide).
non
MANQUE TROTOIR
Il n'a aucun transport dans le boulevard industriel.
Je ne sais pas, je n'utilise pas le transport en commun actuellement
La ligne 88 qui apportait jusqu'à Ottawa était très efficace
Bien souvent nous n'avons pas pu avoir recours à l'autobus parce que le service ne passait pas assez tôt ou pas assez fréquent pour nos rendez-vous. Surtout la fin de semaine
Lors des heures de pointe il serait apprécier d'avoir plus de passages.
L'insuffisance du service incite la population a utiliser l'automobile.
plus autobus articles
Il pourrait y avoir une boucle entre aéroport et la station de la cité. Les lignes 74-77-78 pourrait partir de la cité, monter le rapibus sortir a l'aéporrr, faire son local et reprendre le rapibus via lorain ou labrosse et terminer a de la cité
Non
Il s'agit vraiment d'une faiblesse du secteur. Aucun recrutement d'employés(ées) n'est possible pour les personnes ne détenant pas une voiture.
Il serait important d'investir dans le transport en commun vu la durée excessive d'attente pour le déplacement. Le fait qu'un trajet de 20 minutes en automobile prenne 1h ou même 1h30 est excessif.
Il manque de piste cyclables securitaires pour se rendre jusqu'a l'aéroport; excuser le manque d'accents, j'eprouve des difficultes techniques
77: une seul autobus dans une heure. Des fois Boul St-Rene est tres achalande et on a une seul voie.
Je ne peux répondre, je ne prends pas l'autobus présentement
Les quartiers situés au fond sont mal desservis
Fréquence trop faible
Non
ce sera bien quand ce sera desservi
Non
non
Sur st-rene ca prendrait des pavés et/ou des abris où il y a les arrêts pour nous permettre de ne pas être dans la rue ou dans la boue en attendant l'autobus
Voir commentaires ci-dessus
it would be great to have a rapidbus out here
The area is extremely underserved by the STO. The frequency of the few busses that serve this area is very low, and are often late. It feels like the Aeroport area has been forgotten by the City and by STO. I prefer to drive my car and pay for parking rather than taking my chances with the bus. I wish that would change

I take the 400 from Labrosse and many of the locals. We used to have 88 drove directly to Ottawa in 30-35 minutes now it takes 1 hour...
no
It would be great ! To have the public transportation in the Gatineau Airport area
Not enough bus options an travel journey too long, need more options. Would also like to avoid downtown gatineau if possible and go straight to ottawa
Take the road money and put it in public transit
no
No
Mostly for international students are having issues without a bus stop
Must needed public transportation to the airport
As we are retired, we tend to not take the bus as we are usually going somewhere not serviced directly by STO.
Living along Maloney near to the Aeroport, the buses are not frequent enough and they are unreliable at best
Going from 400 to 78 I think takes too long. The 78 you have to wait half an hour if you miss it (total travel over 1 hr and 30 minutes to get home from downtown ottawa (wellington and bank). That's why I miss the #88 which took about 35-40 minutes to get home.
I feel there not much economic necessity to extend to the Airport sector. Most of the time our local buses are empty and those empty buses lead to Lorrain or Labrosse to get on the Rapibus
There should be more frequent buses along Maloney
There's a lack of presence of public transport
Route 200/400 from Downtown Ottawa takes 30-40 minutes to arrive at Labrosse. Route 77/78 takes 30-40 minutes from Labrosse to Rue Atmec. Rush hour buses are usually very full. Lack of park and ride space East of Labrosse/Lorrain definitely reduces passengers.
Make a bus stop at the airport, Even if it is only every 30 Mins will be very helpful
Would request to extend the route to airport, as will be more difficult in winter
Buckingham sector, buses dont come enough and take to long. I have to leave at 7 am to get to class for 10 because the buses to match up when transferring
20 minute walk on busy streets without sidewalks from the nearest bus stop
non
Tres peu de precense dans se secteur. les gens ne prennent pas cette option car elle rencontre pas leur horaire et la distance a marcher.
L'arrêt le plus proche est au bas de l'aéroport sur maloney. Beaucoup de marche pour les travailleurs sur un boulevard qui n'a pas de trottoir. Difficulté à recruté du personnel à cause de cela. J'ai même eu un employé qui s'est fait frapper par un miroir d'auto dans le dos en se rendant au travail. Les commerces ferment la plupart à 17 h et l'autobus passe à 16:55 si je ne me trompe pas. Je dois les laisser partir plus tôt puisqu'ils ont 25 min de marche à faire.

Thématique : Les déplacements à vélo

Actuellement, rencontrez-vous des problèmes en ce qui concerne les déplacements à vélo dans le secteur de l'Aéroport? Si oui, lesquels?

Réponses de la catégorie « autre » :

Autre (veuillez préciser)
Il y a aucun points forts, il n'y a tout simplement pas de points forts et d'espaces pour le déplacements à vélo.

La traverse de la voie ferrée à Cheval Blanc représente bien le réseau vélo; à vos dépend, débrouillez-vous!
Aucun problème
Les secteurs plus industriels sont dangereux. Pas de lien directe sécuritaire, pour être en sécurité il faut zigzaguer sur les plus petites routes avec beaucoup d'arrêt.
Accotements en mauvais état sur la 148
Non sécuritaire pour se rendre au centre-ville
Difficile et dangereux lorsque l' on sort de la piste multifonctionnelle de cheval-blanc. Difficile et dangereux de prendre le vélo pour le travail au centre ville
PAs une priorité pour l instant
Again road conditions
Low density and not enough mixed use
Security
Again road conditions
too far. Ch Atmec has very little lighting and no sidewalks = increased level of danger
chemin industriel pas asphalté, beaucoup de poussiere
Vitesse excessive (chemin Industriel et boul. de l'Aéroport limités à 50 km/h mais la majorité des voitures et camions roulent à 70 km/h et plus)

Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses à la question ci-dessus?

Précisions apportées à la thématique des déplacements à vélo :

Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses aux questions ci-dessus?
Non
Il y a aucun points forts, il n'y a tout simplement pas de points forts et d'espaces pour le déplacements à vélo.
La piste cyclable, le bus. Ce n'est pas assez mis en valeur dans le secteur pour y penser. Je viens d'arriver dans le secteur et c'est très auto.
Le réseau cyclable dans ce secteur est inexistant car il est soit en concassé mou (la Blanche), soit trop passant (Maloney), soit trop étroit (rue Notre-Dame). La route Verte (1) est représentée par de petites sections « rejointes » grâce aux routes et rues avoisinantes difficiles d'accès!
Pas de piste cyclable ou endroit sécuritaire pour rouler en vélo
Ça serait vraiment utile d'avoir un lien cyclable sécuritaire entre le secteur de l'Aéroport et le centre-ville
Aucune sécurité de se déplacer en vélo en ce moment. Secteur non-éclairé et visibilité au minimum
faudrait prévoir tout de suite piste cyclable pour ne pas arriver plus tard et que ca soit le double du prix et mal faite
C'est nécessaire d'avoir un lien cyclable qui sera construit en même temps que la prolongation du rapibus vers de L'Aéroport.
Le stationnement vélo n'est pas seulement une question de place mais aussi de qualité: il doit être sécurisé, éclairé, protégé de la pluie, proche des autobus
Difficile la transition du boulevard d'aéroport à ottawa en vélo dû au manque de piste cyclable
Il manque un lien cyclable entre notre secteur et le reste de la ville. C'est enclavé et très dangereux d'essayer de se rendre à vélo dans un autre secteur (ex: vers l'ouest)
Sentiers de la Blanche pas bien entretenu. M Lessard a été avisé plusieurs fois..mais rien n'y fait.
velo bus
Non

Je prends mon vélo pour venir travailler au nord de l'autoroute. Je pars du secteur Hull et je peux prendre la Route verte jusque dans le secteur de l'étude. Mais pour voyager à l'intérieur du secteur à l'étude, il y a plusieurs manquement de liens et aussi plusieurs incohérence demandant d'être très attentif pour la sécurité des cyclistes.
Il faudrait compléter une boucle de piste cyclable sur St-René entre Cheval-Blanc et Atmec.
Les pistes cyclables devrait être asphalte et déneiger pendant l'hiver!
Besoin d'un lien sécuritaire en velo, en du cheval-blanc xheval et labrosse
Si on veut vraiment favoriser le transport actif, il faut offrir des aires de stationnement sécuritaires et à l'abri des intempéries
Non
je n'ai pas de vélo
Non
Non
non
Il n'y a pas de piste cyclable sur st René pour se rendre à Labrosse. En effet, la piste cyclable sur Cheval Blanc ne se joint pas à la piste cyclable à partir de Main donc Ns somme obligé de soit resté sur Maloney ou St-Rene qui n'est pas sécuritaire en vélo ou bien de faire le détour vers le Boul Hurtubise qui n'est pas très bien pour les vélos de route (très rough)
There are no sidewalks nor bike paths on my street. The nearest bike path is quite far away from us
Extending the bike lanes further down Maloney would be amazing. Currently, you either need to ride with the cars in the two-lane, or take long ways around on residential streets.
no
no
Very unsafe for people to cross the busy roadways near the highway
Is there adequate bike parking for those taking the bus at major bus stations?
No
I can't answer. While I bike, I don't take the bus in Gatineau because it's just easier and more productive to use my car.
There is no path along boul de l'aéroport. It would be great if there was a designated path along this route and Maloney
I am normally a bicycle rider but the roads here are so awful, full of potholes, etc. that my arms hurt after a few minutes of riding. From our home (near Maloney and Airport) we have to ride for half an hour before we can easily access any of the nicer bike trails along the river, etc. I seldom ride here.
I live in the airport sector and take my bicycle out regularly but the roads are so full of potholes and cracks that my arms hurt after a very short distance. There are also no access points to the nice bicycle trails that run along the river until one has already traveled nearly to the center of town. Biking here is far from a pleasant experience.
no
Same lack of sidewalk affects cyclists who must use the road to cycle on St. Rene/Atmec
non
.
Il y aurait lieu d'améliorer la signalisation aux intersections pour permettre la traversée des cyclistes. Le boul de l'Aéroport ne permet pas de circuler sur le côté de façon sécuritaire (camions lourds et vitesse) et le coin boul. de l'Aéroport et chemin Industriel est large et les gens font leur arrêt rapidement; cela ne laisse que peu de temps pour traverser l'intersection et la voiture/le camion dans la deuxième ligne risque de frapper le cycliste.

Thématique : Les déplacements à pied

Actuellement, rencontrez-vous des problèmes en ce qui concerne les déplacements à pied dans le secteur de l'Aéroport? Si oui, lesquels?

Réponses de la catégorie « autre » :

Autre (veuillez préciser)
Des trottoirs sur St-René entre cheval-blanc et la courbe qui mène à Atmec serait apprécié
Automobilistes qui n'arrêtent pas aux passages piétons
Distance excessive à faire à pied
Lots of large trucks on Maloney
Manque de trottoirs et luminosité, très insecurity
Impossible de marcher dans ce secteur. C'est trop dangereux. Aucun aménagement où on peut marcher.
Les liens existent, mais ils ne sont pas aménagés pour les modes de transport actifs.
Il n'a AUCUN trottoir pour se rendre à l'aéroport...
aucun
La quantité de piétons est quasi nulle
Trottoir trop étroit sur St-René devant Bois Joli. et trottoir manquant sur St-René près de Dalton pour aller sur Bourgade à partir de l'école. Trottoir manquant sur St-René entre Cheval-Blanc vers Atmec.
Il faudra ajouter des feux de circulations aux artères principales, dont celle à l'angle du Ch. de cheval blanc et du boul. Lorrain.
Peu de commerces à proximité selon son emplacement
Personne n'habite ce secteur, non desservi par les transports en commun. Il n'y a rien à faire dans ce secteur pour des piétons éventuels.
Très peu de points forts, pas de trottoirs ou presque.
Bruit
Aucun problème
Feux "mendiant" pour piéton
Aucun commerce en proximité.
Aucun trottoir sur une partie de la rue Atmec pour rejoindre Boul de l'aéroport
Temps d'attente au feux de circulation trop long
Not enough street lights. Very dark and unsafe.
Not enough mixed use to make walking practical
It's a 21 minutes walk from the nearest bus station to the airport
Very far from anything to have to walk
Too many drivers treat stop signs as "yields" NO law enforcement
There's simply no reason

Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses à la question ci-dessus?

Précisions apportées concernant la thématique des déplacements à pied :

Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses aux questions ci-dessus?
non
Il n'y pas de trottoirs sur une section de Saint-René Est et les voitures roulent à grande vitesse.

L'intersection Cheval Blanc/Maloney est particulièrement dangereuse pour les cyclistes, PIÉTONS et même automobilistes. Il faudrait une interdiction de tourner à droite au feu rouge au nord de l'intersection (pour les automobilistes qui tournent vers l'ouest sur le boulevard Maloney). Des trottoirs seraient nécessaires sur le boulevard de l'aéroport. Également, un nettoyage plus accru de cet artère serait de mise puisque les déplacements de camion du quartier industriel créent énormément de roches, débris et même déchets de part et d'autre de la chaussée.
Intersection Maloney/Cheval-Blanc : Je devais traverser à cette intersection tous les matins et tous les soirs avec mon fils pour l'apporter à l'école du Cheval-Blanc et à au moins 3 reprises, nous avons failli nous faire frapper de justesse parce que des véhicules tournaient à l'intersection malgré le signal piétonnier.
Nous avons un bel accès à la rivière blanche à partir de notre maison.
Coin Cheval Blanc /Atmec les automobilistes ne font qu'un arrêt partiel donc dangereux pour piétons
Les gens conduisent trop vite dans les secteurs résidentiels
non
Je me sens dans une souricière pour accéder à la piste cyclable de la rue Traversy.
Il devrait y avoir des feux piétonniers aux traverses sur cheval-blanc car les voitures n'arrêtent JAMAIS!
Nous avons vraiment besoin de traverses supplémentaires pour la voie ferrée.
Le chemin industriel a besoin de trottoir pour les piétons
Pas de trottoir sur Atmec. Piste longeant la rivière arrête au pont de la voie ferrée donc pas de lien avec Lorrain.
Aucune sécurité et aucun sentier pédestre jusqu'à l'aéroport
si la rallonge Rapibus arrive entre Boul. Lorrain et Boul. de l'Aéroport, je veux être capable de me rendre à pied à une station proche de chez moi. Les stations prévues sur ces boulevards sont trop loins pour moi à pied. La station Cheval Blanc est aussi trop loin
Manque de trottoirs sur le boul. Maloney et St-René
Des bouts de trottoirs qui amène nul part.
non
Dangereux pour les piétons présentement dans le secteur Maloney entre cheval blanc et aéroport.
Ce n'est pas un quartier où il fait bon marcher. Il faut vraiment aller dans les sentiers de la rivière Blanche, sinon il n'y a pas de trottoirs ou les rues ne sont pas larges.
Manque lien vers parc o bus cheval blanc
Trottoirs manquants sur Saint-René entre Cheval-Blanc et Frères-Vachons
Très dangereux de traverser le boulevard Maloney, pas de lumières à certaines intersections.
non
C'est plus difficile de apres cheval blanc. Il a pas de trotoir sur Atmec et Maloney est pas securitaire.
non
vitesse excessive sur Cheval-Blanc Fossés exsitants sur Cheval-Blanc donc les gens doivent traverser de l'autre coté ce qui augmente le danger pour traverser
Non
Je ne marche pas à pied dans ce secteur
Manque de banc pour le repos et sentiers mal entretenus. Aussi manque de patrouille pour la sécurité.
non
Venant de l'extérieur, je ne me déplace pas à pied.
Non

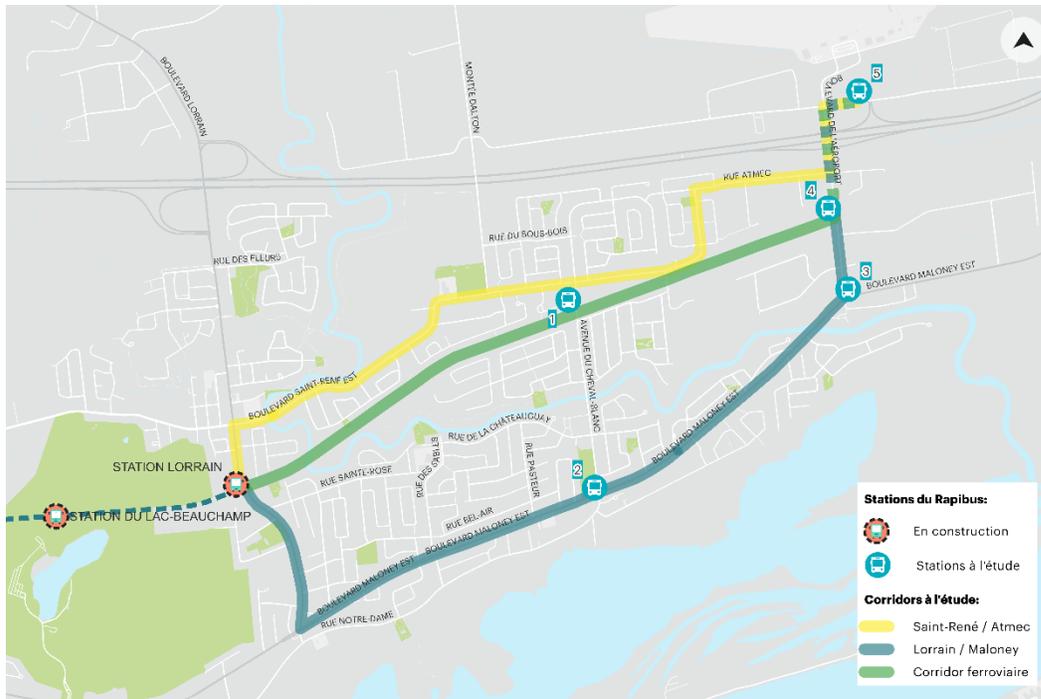
SVP, un accès entre les rue de la Fleur de lys et Jeannine Grégoire-Ross. Les enfants qui doivent se promener entre les 2 quartiers doivent longer Maloney pour voir leurs amis.
Non
Il manque des trottoirs sur Atmec et une parti de St-René
Plus de surveillance policiere dans les quartier. pour les voiture qui ne respecte pas la vitesse.
Passerel requis entre Lorrain et Berthiaume pour traverser la riviere Blanche.
C'est dangereux des fois aux intersections Aéroport/Maloney, Cheval-blanc/Maloney, Des Sables/Maloney
ÉLECTRIFIÉ AVANT DE PROLONGER
Comme avec le vélo, il n'y a pas de trottoir entre Cheval-Blanc et le rond point de l'Aéroport (c'est du gravier des deux côtés de la rue) donc c'est moins tentant de vouloir marcher (mais plus que de pédaler). Dans les petites rues, je pense que certaines n'ont pas de trottoir et d'autres si.
non
Pas assez de circulation piétonniers pour dépenser l'argent.
Très dangereux. Manque de trottoirs et de pistrs cyclables pour nos enfants.
Non!
J'habite très loin de ce secteur (Hull) et j'y vais presque jamais.
Le sentier de la rivière blanche est strictement récréatif. Ce n'est pas un place sécuritaire pour que tous y circulent. il ne devrais pas faire parti d'un circuit essentiel. Marché de ATMEC à l'aéroport sur le blvd de l'aéroport c'est vraiment du sport.
non
Dangerosité actuelle très présente alors que l'on favorise des villes en santé tout en isolant ses citoyens par la privation d'accessibilité directe.
Ce quartier a été négligé depuis des dizaines d'années.
Sur certaines rues dans les quartiers résidentiels, il y a juste trop de gens qui se stationnent sur les deux côtés de certaines rues. Si on veut prendre marcher, surtout l'hiver. On doit quasiment le faire dans le milieu de la rue. Ce qui est dangereux pour les piétons, car les automobilistes ne font pas attention et ne respectent pas les limites de vitesse. En plus, il manque de trottoirs.
vitesse excessive sur st rené
Non
Un peu trop loin de chez moi et avec la zone de 70 km/h probablement moins intéressant pour les piétons.
Non
Aucun trottoirs pour piétons dans le secteur
Le quartier est plutôt récent, il est plaisant et sécuritaire d'y marcher. Il y a des trottoirs partout ou il en faut.
Éclairage insuffisant
Non
le secteur du rond point de la 148 doit être agrandi
Manque de trottoirs sur Malonney. problème de déglacage des trottoirs en hiver.
C'est pas conçu pour circuler à pied ou à velo de façon sécuritaire
Gros problème de vitesse sur St-René Est dans Cheval-Blanc
Notre secteur a connu un bon de sa population, la vitesse sur Maloney devrait être abaissée a 50 KM/heure
s/o
Intersection Cheval-Blanc St-René très dangereuse
Le danger vient d'un manque de répression de la part du SPVG quant à la vitesse excessive
Non

Besoin plus de trottoirs dans le secteur Cheval Blanc.
C'est un coin qui n'est pas aménagé pour les piétons.
les gens roule tres rapidement sans arrete pour pieton
Non
meme BL Lorrain il faut changer de trottoire (changement de cote de rue) à deux occasions pour se rendre au terminus de la STO...
Voir explications de la question # 14
Absence de feux surtout à l'intersection du cheval-blanc et de la rue de la Galéasse. Il peut-être difficile de traverser (est-ouest), puisque les véhicules de s'arrêtent pas systématiquement. Aussi, il arrive que les véhicules circulent rapidement sur l'ave du Cheval-Blanc.
non
POUR CE DEPLACER JE MARCHÉ 30 MINUTES ENTRE DES ENDROIT NON ENTRETENU (Blvd de L'Aéroport) JUSQ'À MALONEY.
Noirceur total dans une section du trajet pour ce rendre au Parc-O-Bus Cheval Blanc, donc non sécuritaire (tout près de la traverse de chemin de fer.
Les citoyens qui font usage des aménagements piétonniers et de vélos pour aller travailler vont aussi utiliser et promouvoir les mêmes réseaux comme partie intégrante de leur milieu de vie en dehors des heures de travail (ex: fins de semaine)
Je pense plutôt aux usagers à l'est du boulevard de l'aéroport. Ceux à l'ouest seront très bien desservis avec le Rapibus de lorrain.
Manque de trottoir ou bien de feux de circulation aux intersections de la rue Vieux-Port & Maloney et aussi à l'intersection de la rue de Laverdière & Maloney
Le secteur de l'aéroport est surtout un secteur industriel et les artères routiers (rues et boulevard) n'ont pas de trottoirs
Il y a peu d'incitatifs pour privilégier la marche comme moyen de transport. Par exemple, en 30 minutes de marche de ma maison, il y a un dépanneur (à 30 minutes) et peut-être un ou deux restaurants.
non
Non
Très peu de points forts, pas de trottoirs ou presque.
Je fais du bénévolat à Moissons Outaouais et j'ai peur de m'y rendre a pieds ça je doit prendre la rue Atmec qui est très dangereuse et dont les bords servent de dépotoir!
Je ne me déplace pas souvent à pied dans ce secteur
Trottoirs manquants et pas d'éclairage
Vitesse Maloney après cheval blanc et manque de trottoir à cet endroit et sur Atmec
Arrêt temporaire bus 97 sur maloney et pasteur direction Labrosse, manque de lien pour pieton pour traverser le boulevard Maloney.
Les Feux "mendiant" pour piéton sont des boutons sur lesquels un piéton doit absolument appuyer afin d'avoir un droit de passage. cela créer des obstacles extrêmement long et frustrant à traverser.
Maloney est le seul lien et n'est pas très sécuritaire, par contre, une piste cyclable en pleine forêt attention aux prédateurs.
Non
Sans trottoir sur le boulevard de l'Aéroport et au nord de l'autoroute, aucun piéton n'est en sécurité, surtout pendant l'hiver où les piétons doivent partager la route avec les camions.
Il y a une section dangereuse et étroite où il n'y a pas de trottoirs sur le boulevard St-René Ouest entre Paul-Laframboise et Palominos
Il n'y a pas de trottoirs sur rue du Campagnard ni Galion ni Chaland. Il y a toujours dégât d'eau dans les deux cotes des rues. Aussi le raccourcis piétonniers devrait déneiger en hiver.
Dangereux pour les enfants qui veulent aller à l'école en marchant de la rue Bourgade. Aucun trottoir jusqu'à l'intersection Blvd St-René et Montée Dalton. Il devrait avoir une traverse de piéton avec lumières clignotante de la rue Bourgade qui traverse la rue Blvd St-René

Il manque de Stop, pour ralentire les auto.
Non
Non
non
no
It is not safe to walk, specially on winter time
no
Sidewalks sometimes never get cleared or no salt is put on it. It's not safe and you can slip and fall.
The current stops are very accessible to the residents.
There is nothing in this area to really walk to so we don't walk much from our home.
Where we live, there are no shops or stores within walking distance. Even if there were better sidewalks or nice walking trails, we likely wouldn't walk anywhere from our home (in the far East of the Airport district) towards town.
no
Sidewalks need to be connected/widened and better maintained in certain areas around St Rene/Lorrain and St Rene/Atmec
Under the Bridge of Hwy 50 and the airport boulevard, its very dangerous, many people (Students) walking on the road there
I currently take the STO from the Cheval Blanc station and cannot count how many times I've almost been hit/killed when crossing Ch Cheval Blanc and Ch St.Rene to access the station. Intersection is very dark, esp in the winter and some vehicles don't even stop at the stop signs.
non
Pas securitaire de marcher le long du boulevard de l'aeroport et traverser les intersections ou il y a les bretelles d'autoroutes.

Thématique : Préférences quant au prolongement

Dans quelle mesure êtes-vous favorable aux différentes options de tracé du corridor Rapibus pour le prolongement entre les boulevards Lorrain et de l'Aéroport? Vous pouvez vous référer à la carte 1 ci-dessous.



Réponses de la catégorie « autre » :

Autre (veuillez préciser)
na
Voie ferrée si c'est facile à partir de n'importe quelle rue de via le boulevard St-René
Le but de ce tracé est d'éviter le plsu possible les intersections. Alors je vois mal favoriser un parcours sur route déjà existantes. À moins d'avoir des voies réservées mais ça me semble improbable.s
Corridor ferroviaire plus logique et économique, direct, desservant nord et sud.
J'habite à l'intersection Lorrain et Maloney et je vois mal comment faire pour intégrer le Rapibus à cette intersection déjà très fréquentée. La portion autour de Maloney est bien desservie puisqu'on se rend rapidement à Labrosse avec la 74 ou la 97 aux heures de pointe. C'est le secteur plus au Nord qu'il faut desservir.
Ça de règle pas la question de sécurité pour marcher une fois rendu à l'arrêt.
C'est beaucoup plus sécuritaire pour tous les résidents du coin
Ca devrait passer sur maloney et lorrain laisser le cartier paisible comme il l est presentement .
ÉLECTRIFIÉ AVANT DE PROLONGER
En passant, vous avez commencé les travaux entre Labrosse et Lorrain...
non
un certain déblayage est déjà amorcé avec la voie ferrée existante
Plus central
Je m'y connais pas assez pour donner mon opinion
Along the railway is far away from actual residences and more convenient for workers in business on Chemin Industrial
Lorrain/Maloney - trop loin de l'aéroport. Corridor ferroviaire - trop peur pour la nature, qu'on doit couper plusieurs arbres.
La Végétation dans le secteur de la Blanch est très important. Je ne vous pas l'espace suffisante pour prolonger le parcours du Rapibus sur le corridor de la voie ferrée.

Sa prend les 3 pour aidé avec le développement de Gatineau east
lol 100 unitees de logements seront rajouté sur le BL lorrain Bonjour le trafic...
Plus direct et rapide, évite les la congestion dans les cartiers
Cette planification doit prendre en compte non seulement les besoins des entreprises, mais aussi les besoins et préoccupations des citoyens habitant les quartiers concernés.
Le long de la voie ferrée serait idéal. Plus simple et plus central.
Il y'a déjà trop de trafic sur St rené et Maloney.
Il faut être constant et terminer le parcours sur le même trajet et pas faire des petits bouts de pistes ici et là.
St rené entre atmec et la rue Berthiaume beaucoup trop étroit, corridor scolaire et la neige en hiver
Aucune préférence
Je suis contre le prolongement du Rapibus.
Beaucoup de bruit pour les citoyens résidant le long de la voie ferrée. Perte de faune et flore locale, tranquillité, perte de jouissance des résidents qui ont acheté là justement à cause de la tranquillité. Animaux sauvages présents dans la zone. Manque d'accessibilité au tronçon.
Cheval-Blanc/St-René
Atamec and right in the airport
78 bus stop is two houses away from my house. It's the main reason I bought my house. These routes are inconvenient for me.
Please ensure accessible bike paths for any of the selections
IL FAUT UN PARCOURT SUR INDUSTRIEL ET BOMBARDIER, c'est là qu'il y a des industries qui nécessitent des employés.

Dans quelle mesure êtes-vous favorable à ces différentes options de tracé pour la piste multifonctionnelle? Celle-ci pourrait ou non suivre le corridor Rapibus.

Réponses de la catégorie « autre » :

Autre (veuillez préciser)
C'est quoi une piste multifonctionnelle???
Je crois que le long de la voie ferrée demeure l'endroit le plus sécuritaire, le plus intéressant et il est le point central pour accéder aux différents endroits commerciaux et points d'intérêts. De plus, marcher sur Maloney et Saint-René est difficile à cause des polluants de bruits, monoxyde carbone, poussières et soulèvements de sable.
Voie ferrée si c'est facile à partir de n'importe quelle rue de via le boulevard St-René
A condition d'ajout de trottoirs, pistes pour vélo et autobus pour s'y rendre, ou stationnement suffisamment grand pour accueillir bcp d'usagers
J'aimerais beaucoup avoir une piste multifonctionnelle sur Maloney, mais la vitesse à laquelle roulent les véhicules rend cette idée plus ou moins intéressante. J'aurais peur de marcher là.
Encore une fois l'accès au secteur industriel est délaissé car pour s'y rendre c'est dangereux à pied
st/rené/Atmec: il y a déjà une piste cyclable
Plus sécuritaire pour tous. Et il y a un beau sentier.. bon pour la santé et le mental
Ne détruire pas le corridor ferroviaire c'est un quartier paisible et les animaux ont déjà presque plus de bois dans ce secteur laisser leur le peu qu'il reste.
voie ferrée = manque de sécurité et de visibilité
ÉLECTRIFIÉ AVANT DE PROLONGER
Plus central
Je m'y connais pas assez pour donner mon opinion

Les 3 aideront avec la circulation et le développement
Plus sécuritaire
Une piste multifonctionnelle devrait être pensée en fonction d'une intégration prioritaire des modes de transport actifs et des besoins des citoyens dans ces milieux de vie et de liens avec les infrastructures communautaires (LaC Beauchamps, Écoles, ferme Dalton, zone rurale environnante à l'aéroport, ...
Voie ferrée est l'endroit idéal
Trop de voitures sur Maloney et St René. Poursuivre la piste cyclable avec le rapibus va pouvoir permettre au gens de se rendre à Hull même a Ottawa à Velo
Pourquoi ne faire qu'un seul lien cyclable? En effectuant les trois liens cela offre des options directe pour tout le monde plutôt que pour une petite minorité vivant à proximité de ce lien.
TOUTES LES OPTIONS POUR LE TRANSPORT ACTIF DOIVENT ÊTRE CONSIDÉRÉES
atmec et maloney (cela embourberas encore plus la circulation) à côté du tracé ferroviaire, cela est un emplacement de choix qui n'affecte pas la circulation locale.
Le plus important est de choisir un tracé qui soit bien connecté au reste du réseau (y compris le reste de la piste du Rapibus, si celui-ci s'en éloigne), et qui n'exige pas de croiser/changer de côté du Rapibus ou route importante plusieurs fois comme le tronçon Labrosse-Lorrain.
St René trop étroit, maloney trop de circulation et sans trottoirs
Aucune préférence
Valoriser/améliorer la piste déjà existante Rivière blanche du moins jusqu'à Cheval Blanc
Beaucoup de bruit pour les citoyens résidant le long de la voie ferrée. Perte de faune et flore locale, tranquillité, perte de jouissance des résidents qui ont acheté là justement à cause de la tranquillité. Animaux sauvages présents dans la zone. Manque d'accessibilité au tronçon.
les 3 svp
78 bus stop is two houses away from my house. It's the main reason I bought my house. These routes are inconvenient for me.
If not along the Rapibus corridor, a short walking/biking distance (less than 5 minutes)
IL FAUT UN PARCOURS SUR INDUSTRIEL ET BOMBARDIER, c'est là qu'il y a des industries qui nécessitent des employés.

Dans quelle mesure êtes-vous favorable aux différentes options de localisation des stations Rapibus entre les boulevards Lorrain et de l'Aéroport? Vous pouvez vous référer aux numéros des stations à l'étude sur la carte 1 ci-dessus.

Réponses de la catégorie « autre » :

Autre (veuillez préciser)
Maloney et Lorrain
na
Vous devez mettre les stations là où les gens habitent. Il n'y a presque pas de maison à l'intersection Maloney et Cheval-Blanc. Les gens doivent pouvoir se rendre à la station à pied.
La problématique que je rencontre n'est pas pour le stationnement du rapibus mais les accès à se rendre au travail
ÉLECTRIFIÉ AVANT DE PROLONGER
Une autre près de Labrosse avec chemin piétonnier qui mène au coin labrosse/St-René serait bien
Je m'y connais pas assez pour donner mon opinion
Les questions devraient inclure l'alternative d'une navette avec les stations actuelles du Rapibus
L'option près de la sortie d'autoroute du boul de l'aéroport semble la meilleur option. Ça ne dérange pas la quiétude du projet domiciliaire Atmec.

Faites une Station qui va etre proche de la rue des Sables
Maloney n'est pas facile d'accès, sur l'aéroport de entreprises jusqu'à atmec très laborieux, a la voie ferrés, c'est plus fluide
En faveur à 100% avec le train léger
IL FAUT UN PARCOURT SUR INDUSTRIEL ET BOMBARDIER, c'est là qu'il y a des industries qui nécessitent des employés.

Dans quelle mesure êtes-vous favorable à ces différentes options de localisation des Parcs-o-bus?

Réponses de la catégorie « autre » :

Autre (veuillez préciser)
na
Avec des arrêts entre la station lorrain et la nouvelle
ement suffisamment grand pour accueillir bcp d'usagers Ainsi que l'ajout de feux de circulation ou rond point.
Je n'ai pas de voiture, alors je n'utilise pas les parc o bus. Je ne connais pas les besoins des gens qui les utilisent
peu favorable à l'agrandissement CB puisque la circulation est déjà un problème sur CB
il devrait etre maloney et boul de l aeroport
ÉLECTRIFIÉ AVANT DE PROLONGER
Je ne connais pas l'es besoin actuel et future
Je m'y connais pas assez pour donner mon opinion
Peu importe le tracé du corridor Rapibus, s'il y a beaucoup de Parc-o-bus gratuits sur le trajet avec beaucoup de places de stationnement, on aurait quand même une bonne accessibilité
Idem. et un parc-o-bus à l'intersection des Boul.Aéroport et Maloney. Une intégration de parcs-o-bus de Masson-Angers, Buckingham et Val-des-Monts devrait être incluse
A mon avis, la clientèle actuelle ou future ne peut justifier autant de dérangements et de dépenses
Je viens d'arriver dans le secteur. J'aurais aimé une carte interactive pour me montrer ce qui existe et ce qui est proposé.
Afin de maximiser la desserte du Parc Industriel
L'agrandissement pourrait coûter moins cher que la construction de nouveaux Parcs-O-Bus
No park and rides, eliminate single family zoning
Minimize the total number of stops. Otherwise, this can't be an express bus/tram/LRT. We don't need more slow boats
Cheval Blance park and ride is quite sufficient and almost always empty.

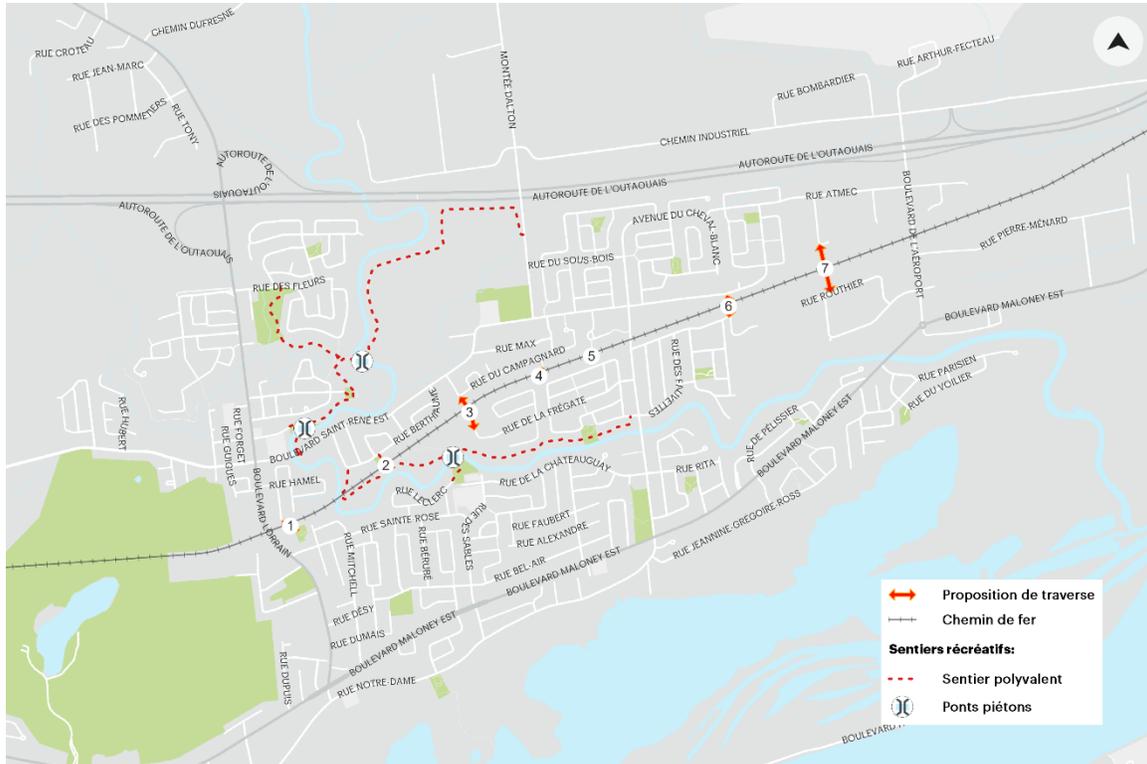
Dans quelle mesure êtes-vous favorable aux différents types de services de transport en commun qui pourraient être offerts?

Réponses de la catégorie « autre » :

Autre (veuillez préciser)
na
Les gens de Buckingham et Masson Angers seraient contents d'embarquer sur le Rapibus aussi tôt.
Dans la mesure ou le temps de transit est meilleur que celui d'un bus express.
SI les prix STO ne partent pas à la hausse

ÉLECTRIFIÉ AVANT DE PROLONGER
L'aéroport a peu de visiteur. L'éco centre par contre en a plusieurs - et le monde prennent leurs autos pour transporter leurs affaires.... pas l'autobus our bicycle!
Favorable si trajet passe par Maloney
Il faut continuer le Rapibus avec une piste multifonctionnelle jusqu'a Masson ou Buckingham pour que les cycliste n'aient pas dans la grenade ville de Gatineau à rouler sur l'accotement de la route 148 entre templeton et masson qui est dangereuse et très déplaisante.
Selon moi, les urbanistes de la région auraient dû penser à utiliser la voie ferrée pour transporter les gens de Buckingham Masson Anger et Templeton vers le centr ville de Gatineau. Car il n'y a pas de ponts à l'est de la rivière Gatineau. Cela apporte beaucoup de circulation au heures de pointe au pont des Draveurs.
If the buses going to Buckingham join the Rapibus at Aeroport, what happens to all the people who live along Maloney between Cheval Blanc and Aeroport along Maloney? Do we have to walk 20 minutes every morning to get to the station? Or wait 30 minutes for a bus to drive there in 5 minutes?
Idem
Très favorable au prolongement des lignes Rapibus jusqu'au boul. de l'Aéroport à la hauteur de la voie ferrée, avec une station Rapibus à l'intersection des boul. du Cheval-blanc et Lorrain.
Avec service dans les 2 directions am et pm, pas juste les fonctionnaires
Ligne qui passera sur un pont de transport en commun qui va connecter avec Orleans, ON.
La circulation sur Lorrain est deja saturee alors il ne faut pas en rajouter et ainsi coincer les autobus dans la circulation
Favorable if buses at 3-5 minutes interval, crowded busses. Park and ride at Airport is more convenient for residents around the area.
Yes please 🙏
Buckingham - mason anger - Airport
Please make more buses or 95 during the day
IL FAUT UN PARCOURT SUR INDUSTRIEL ET BOMBARDIER, c'est là qu'il y a des industries qui nécessitent des employés.

Dans quelle mesure êtes-vous favorable à ces différentes options de localisation de traversée de la voie ferrée qui pourraient être aménagées? Vous pouvez vous référer aux numéros sur la carte 2 ci-dessous.



Réponses de la catégorie « autre » :

Autre (veuillez préciser)
Toutes
Je ne vois rien qui peut aider le secteur industriel...
Il faudrait préciser la question (à pied, en auto .
ÉLECTRIFIÉ AVANT DE PROLONGER
Éviter d'avoir trop d'intersection permet d'avoir un système plus efficace
Pkplus il y a de traverses plus le sentier qui accompagne le corridor sera utilisé.
sécurité vitale oblige
Le 6 est essentiel, j'habite là et les gens traversent déjà là même si c'est interdit et c'est dangereux et non éclairé
Je crois que vous devriez regarder la solution de la circulation à 60km/hre au minimum
Les traverses évitent de couper les quartiers. Plus sécuritaire pour les jeunes.
à cheval blanc aussi
Je suis très favorable à des traversées piétonnes ou cyclables seulement, à tous ces endroits. Je ne suis pas du tout favorable à des traversées pour voitures.
Plus il y aura de connexions, plus les gens entreprendront des déplacements actifs
Nous ne voulons surtout pas perdre notre quiétude dans le quartier Berthiaume donc aucun achalandage n'est souhaité par les résidents. Nous avons une qualité de vie que nous avons choisie et ne souhaitons pas la perdre
Somewhat equi-spaced. Number 7 differs from the map

Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses aux questions ci-dessus?

Précisions apportées concernant la thématique des préférences quant au prolongement :

Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses aux questions ci-dessus?
Si les lignes de B-M-A commence a l'Aéroport ca veut dire que tous les gens de l'Est devront prendre le 200 pour arriver a la station ce qui fait que les autobus vont etre encore plus congestionner
non
Les traversées du chemin de fer devraient être pour le transport actif seulement, pas pour le transport motorisé. Les lignes rapibus devraient être allongées jusqu'à l'aéroport, mais probablement pas tous les services. Certains bus pourraient faire demi-tour plus tôt à Labrosse ou à Lorrain, un peu comme certains bus 34 vont jusqu'à Aylmer mais pas tous. Ça devrait cependant être possible de prendre le bus du secteur de l'aéroport jusqu'au centre ville sans correspondance
Le succès tient au fait qu'il y est plusieurs endroits de traversées.
les traverses de la voie ferrée ferait une grande différence pour nos marches et balade a vélos.
Ne pas trop déranger les habitants avec les nouvelles installations (sonores/visuelles)
En accord.
Je crois que ce sont toutes des bonnes options. Les propositions 1, 3, 5 et 6 me semblent particulièrement pertinentes, mais je peux imaginer en quoi les autres peuvent être importantes pour les gens qui vivent à proximité.
non
Il y a déjà une chicane sur la voie ferrée cela serait pertinent de conserver ce tracée
Le secteur se développe beaucoup, mais nous avons peu de service. Augmenter l'accessibilité améliorera l'accessibilité aux services.
Non
La question n'est pas si claire, je ne trouve pas les noms de ces rues sur la carte.
non
Je ne suis pas résident du quartier
Non
Non
Point 1) trop près de Lorrain. les usagers devraient simplement utiliser Lorrain
Non
Serait ce dès traverses piétonnière ou en voiture ? Si c'est en voiture, j'habite sur la rue frégate et le volume de voiture est suffisamment grand, si on débloque le bout de la rue se sera horrible pour les résidents . Les voitures roulent vite. Nous venons d'acheter une maison sur frégate et la ville nous as assurée que frégate ne débloquera jamais, j'espère que ce sera respecter. Par contre à pied et vélo se serait parfait
ÉLECTRIFIÉ AVANT DE PROLONGER
Je ne connais pas très bien l'emplacement de la voie ferrée ni des rues au alentour. J'imagine que ce serait une bonne idée de mettre des traversées, mais je n'ai pas d'opinion sur les endroits les plus stratégiques.
Il aurait important de décrire l'utilité des traversées de la voie ferrée. Est-ce pour les vélo, les autos, les piétons???
non
il est inadmissible que nous ayons à prendre le sentier par l'entrée dans un projet adjacent au notre
Non
non
Ce sont de bons projets

Non
Tout cela est bien loin de chez moi
Vous devriez regarder le probleme differemment pour mieux gerer les deplacements afin de rendre la majorité des gens heureux
PAs certains de comprendre le type d'aménagement nécessaire puisqu'il y a une trop petite fréquence de train
Le tracé le long de la voie ferrée permettait un prolongement logique sans détour ou contournement. Il permettrait une adaptation ou une transformation aisée pour accueillir un tramway.
Non
Je suis pour le prolongement du Rapibus, Par contre, comme vous allez le constater je ne favorise pas le prolongement sur le chemin de fer, car la végétation dans notre secteur est très important a l'ensemble du secteur et je crois fortement que les sentier de la rivière blanche seront compromise. Soir pas la diminution d'arbre, soit par le sont et la pollution de véhile passent.
Je n'habite pas dans le secteur.
non
JE NE CONNAIS PAS LA CIRCULATION DANS LES ENDROITS MENTIONNEES.
La clientèle du secteur nord est suffit elle, présentement et dans un proche avenir, pour justifier les options évaluées? La proximité d'écoles primaires et des parcs est elle aussi considérée lorsqu'il est question de parcours d'autobus dit « rapides » ? Tout comme enjamber la voie ferroviaire
Je ne suis pas vraiment allé au points 2 à 7, donc je ne saurais évaluer la pertinence de ces emplacements, mais je suis sûr que les résidents des secteurs concernés y seront favorables.
non
Non
Suggérer de faire le questionnaire sur un ordinateur avec la map à côté.
L'arret Cheval-Blanc - St-Rene doit rester!!
Au sujet de la rue Belcourt, pourquoi Gatineau s'acharne à créer des routes dans les parcs industriels pour le « futur » qui sont inutilisés! Elles deviennent des dépotoir comme Belcourt, et Bombardier pour ne nommer que celle-là!
Cela dépend des emplacements des stations finale. Les gens veulent marcher le moins possible en général
Pour la localisation de la piste multifonctionnelle, idéalement il y aurait des pistes sur Maloney, le long de la voie ferrée ET sur Atmec-St-René. Il ne faut pas se limiter à une piste seulement !!
1- Plus il y aura de connexions/traverses, plus les gens entreprendront des déplacements actifs. 2- Je mettrait trois stations plutôt que deux afin d'offrir aux gens travaillant dans le secteur industriel au nord de l'autoroute 50 d'être en mesure d'utiliser les transports en commun.
une station rapibus pourrait etre fais a 6 ch. hironedelle, il y a des terrains inexploité près de la voie ferrée, et tout le secteur atmec St Renée et le nouveau developpement a venir de la terre a Drouin pourrait en beneficier
Afin de permettre l'utilisation facile d'un Parc-o-bus et le développement des entreprises du secteur, il est primordial de desservir le nord de l'autoroute avec le Rapibus.
Il serait important de désenclaver le quartier des bateaux.
Non
N/A
Le maximum de traverse
non

Nous ne voulons surtout pas perdre notre quiétude dans le quartier Berthiaume donc aucun achalandage n'est souhaité par les résidents. Nous avons une qualité de vie que nous avons choisie et ne souhaitons pas la perdre.
Please, at least make something close to us for once. (we live near boul de l'aéroport.
no
Just concerned that those living on Jeannine-Gregoire Ross or close to the river may lose/or have less frequent service on Maloney when the Rapibus corridor is extended
78 bus stop is two houses away from my house. It's the main reason I bought my house. These routes are inconvenient for me.
Route 2 is technically close at the railroad bridge
I do not think the sentier riviera Blanche or the habitat surrounding the train tracks around should be disrupted. We do not need more traffic/commotion.
no
1,2,3,and 4 would create safe ways for pedestrians or in some cases cars to cross the potential bus corridor. 7 would bring needless industrial traffic to Rue Atmec, which already falls into disrepair regularly.
no
I don't have knowledge or preference of a specific rail crossing that would be part of a deciding factor
non

Thématique : Préoccupations et bénéfices attendus

Avez-vous des préoccupations par rapport au projet de prolongement du corridor Rapibus?

Réponses de la catégorie « autre » :

Préoccupations par rapport au projet de prolongement du corridor Rapibus
Non
Prolonger le réseau de transport en commun a pour effet d'encourager l'étalement urbain. Une amélioration du service existant serait plus appropriée.
La durée des travaux!
ÉLECTRIFIÉ AVANT DE PROLONGER
Enfin de l'espoir pour les gens de l'Est
La construction et le temps que cela prendra.
non aucune
Le parc industrielle/commercial a besoin de routes d'autos, et non d'autobus ou bicycle.....
Délais d'exécution des travaux a trop long terme.
Valider le taux d'occupation des vehicules en considerant que les fonctionnaires travailleront à 2 jours / semaine pour la plupart dans les locaux gouvernementaux. S'assurer de la logistique avec les parcours existants (horaire) Intégration avec le projet de nouveau pont inter-rive (que le rapibus y soit connecté dans un avenir moyen / long terme)
Qu'il passe à travers les quartiers résidentiels le long du chemin de fer.
Oui! Qu'il ne soit pas terminé avant ma retraite...
Piste cyclable connecte route verte
Est-ce que le coût du prolongement aura un bénéfice proportionnel? Le boulevard de l'aéroport n'est-il pas un secteur industriel ou peu de gens habitent?
non
Aucun ...ce doit-être une priorité pour la ville de Gatineaué

Oui. Les chevreuils sont installés dans le secteur boisé le long du chemin de fer, nous avons aussi des milieux humides pour les grenouilles. Nous devons respecter et préserver la nature et garder cet endroit intact.
Non
Je pense qu'il doit passer le plus près de la densité de la population afin d'éviter le déplacement en voiture et avoir un accès direct au rapibus
d'être plus informée des modifications à venir
Piste cyclable RAPIDE...
Les coûts
Oui, je demeure au 620 avenue du Cheval-Blanc juste en avant du Parc O Bus et je ne veux pas être exproprié
je suis inquiète que cela dérange la tranquillité de mon quartier
les coûts prévus et ceux réels pour le citoyen utilisateur dans un contexte d'inflation
Préserver la quiétude des quartiers qui ont poussés dans les dernières années et sécurité.
Non
Que les travaux ne me permettent pas d'avoir un accès facile aux bretelles de sorties de l'autoroute 50.
Aucun
Temps requis
circulation des autobus trop bruyant
Non
J'aimerais garder la présence majoritaire en arbre du secteur.
La circulation près des écoles sablonniere ou cheval blanc
non
non
Non, j'ai hâte que ça soit terminer pour pouvoir l'utiliser!
Aucun
non
Les délais de construction, il est important de prolonger le plus tôt possible le Rapibus jusqu'à Cheval Blanc. Ça sera très bénéfique car beaucoup de marcheurs pourront l'utiliser et ça éliminera beaucoup d'autobus dans le quartier. Diminution du trafic et des GES
Le temps de réalisation
Non aucune préoccupation, je crois que c'est une excellente idée. Par contre, c'est cher. Il ne faudrait pas que les tarifs augmentent.
Oui absolument! Je ne veux pas ce prolongement et c'est généralisé chez les gens de mon entourage. Cela amènera beaucoup d'aménagement et enlèvera la tranquillité du secteur. On n'a pas besoin de ce service. Il devrait se terminer au boulevard Lorrain.
Voir commentaire plus tôt au sujet de l'étalement urbain : s'assurer de travailler de concert avec la Ville pour s'en tenir au plan d'urbanisme existant, ne pas favoriser l'étalement urbain, et prendre en compte les secteurs avec le plus de personnes résidentes pour y faire passer le service.
Oui c est bon
Augmentation de la circulation déjà volumineuse sur l'avenue du Cheval-Blanc
Respect de l'environnement
Suffisamment de stationnements. Impact sonore. Abribus/station bien isolé. Fréquence des liens avec les lignes locales.
Non
Le bruit, expropriations et coûts.
Accessibilité

Nom
Dépense non rentable, a priorie
Son cout par rapport à son utilité
Au contraire, le plus tôt possible SVP
Non
Couts que cela va engendrer
Le temps que le projet prendra avant d'être effectué
I hope that you install proper seating. The seating at Labrosse is HORRIBLE! The comfortable seats have no shade, and the horrible seats in the covered area have iron that is unbearably hit in the summer and horribly cold in the winter. And two people can't sit comfortably next to each other with the curve in the seats.
L'hiver
Non
Aucune.
J'ai peur du niveau sonore près des maisons unifamiliales du cheval blanc. Je crains aussi qu'il manque de stationnement et que beaucoup de voitures se stationnent dans les rues résidentielles où jouent les enfants.
Je me préoccupe du bruit que ce projet pourrait engendrer pour les résidents. Aussi, il serait désagréable pour les citoyens dans les petites rues que les utilisateurs du rapibus se stationnent dans ces rues.
Non
Que ça soit bien fait et d'avoir une bonne circulation en tout temps.
Ma préoccupation principale est la coup d'arbre sur le parcours du chemin de fer. L'environnement est crucial au Chartier en trouant le secteur. Beaucoup de gens utiliser les pistes en forêt pour se promener en nature et cela serait très désagréable de le perdre ou de le compromettre soit pas sa réduction our l'impact sond provenant des Autobus.
Oui, contrairement entre labrosse et lorrain il y a enornement de maison le long de la voie de chemin de fer entre lorrain et l'aeropot. Si le rapibus suit le chemin de fer cela va causer enormement de bruit pour les citoyens qui l'on dans leur cours. Si le rabibus suit une route deja passante les gens sont deja habituer au bruit des automobiles.
Engorgement de trafic sur Maloney si le Rapibus y passe?
Les autobus seront déjà plein dès la 2e station... J'habite près de la satation Labrosse et c'est déjà compliqué de prendre un bus sans être coincé lors des heures de pointes. Il faudra repenser les départs pour les stations en aval du point de départ le plus éloigné.
Les délais beaucoup trop long pour les besoins
J'ai peur que sa prenne 5-8 année en raison de corruption.
Non ça ne peut qu'améliorer la circulation.
Oui arrêté de dépenser l'argent des contribuables
Une piste multifonctionnelle doit absolument être aménagé à travers ce projet de prolongement du corridor du Rapibus. L'un ne va pas sans l'autre.
Le bruit dans le secteur.
non
OUI. 1) LA POSSIBILITE DE DEMOLITION OU DE DEPLACEMENT DES MAISONS.
Que ça ne règle pas le problème de manque de coordination pour la correspondance pour la ligne 68 en direction du cégep
Que ça cause plus de congestion dans notre secteur si plusieurs personnes viennent de Buckingham/Masson-Angers pour se stationner au nouveau Parc o bus.
Domage que votre questionnaire soit pensé principalement en fonction du corridor Rapibus. Cela ne répond pas aux besoins à court et moyen terme des entreprises et des employés de l'aéroparc industriel.

Oui! Nous habitons sur Atmec, nous avons la chance d'avoir un grand terrain boisé à côté de notre maison, et je suis très très inquiète de voir ce terrain déboisé pour le rapibus. Il y a déjà eu énormément de déboisement dans le quartier et il s'agit du peu de verdure qu'il nous reste. De plus, il y a déjà énormément de voitures qui passent devant notre maison. Le rapibus à proximité augmenterait encore plus la congestion dans notre quartier résidentiel! Il s'agit d'un danger pour nos enfants! J'encouragerais la STO à plutôt installer un rapibus dans le secteur industriel, là où il y a beaucoup d'espace pour un stationnement incitatif, sans affecter la qualité de vie des citoyens de notre quartier résidentiel!
Avoir des lignes qui évitent de faire 5 transferts!
Oui, la révision des services ne répondrait pas davantage aux besoins actuels ainsi que ceux éventuels pour les raisons citées précédemment? Le secteur est du boulevard de l'aéroport est également bien développé, est il envisagé de desservir cette clientèle présente et future avec le Rapibus?
Sera t'il prêt d'ici 5 ans ?
Non. 100% en faveur. Idéalement dans le corridor de la voie ferrée
J'espère que ça ne va pas prendre un autre 10ans
le délais. toujours trop long avant que sa soit fait.
Le délai de sa mise en service qui sera probablement trop long pour que j'en profite avant ma retraite
Je suis contente. Je dirais que si ce n'est pas possible de le prolonger jusqu'à l'aéroport de le rallonger au moins jusqu'à Cheval Blanc. C'est un projet que facilitera l'accès au transport en commun dans notre secteur.
Non, il est grand temps que ce projet ce concrétise.
Pour que le Rapibus soit encore plus viable, il faudrait le faire passer sous/par-dessus toutes les rues et tous les boulevards qu'il croise (comme Gréber, Main et les Allumetières, car les autobus ne seront pas soumis au contrainte du réseau routier. C'est coûteux je sais, mais je crains que ces modifications nécessaires, dû à leur coût, ne décourage la Ville de les effectuer.
Non. Je suis heureuse de voir que ce projet pourrais ce réaliser.
Le temps de la réalisation
Quartier résidentiel qui ne doit pas etre déboisé. Déjà assez de circulation.
Les résultats positifs du prolongement prendront plusieurs années à devenir rentable mais il faut commencer à quelque part et je crois que le temps est venu de penser aux gens en périphérie des villes. Si on recule d'environ 20 ans la population à partir du Cheval Blanc en allant vers l'est était beaucoup moindre et ça ira en augmentant car les citoyens recherchent des quartiers plus plaisibles et loin de la pollution du bruit et de la congestion du trafic. Donc investissons dans nos structures périphériques!
Très bonne initiative
Faire les tracés avec de la bonne asphalte. Pas comme le boulevard Maloney qu'on recommence à tous les 10 ans.
Est-ce qu'il y aura des abris bus ? Des stationnements pour l'auto ?
J'espère qu'il va toujours avoir des autobus de quartier pour nous emporter de facon régulière au arret de rapibus.
L'environnement est particulièrement sensible dans cette section, tout comme le lac Beauchamp, on a hâte de voir ce qui en a été fait près du Lac!
Le temps que ça va prendre pour se décider d'avancer avec ce projet et le temps de construction.
On utilisation du prolongement serai pour aller de Hull à Anger (passer le boul des laurentides) le matin et revenir le soir. Ma préoccupation est que le rapibus ne servent qu'au fonctionnaires et pas au gens qui font le trajet inverse.
Je pense qu'on ferait mieux d'améliorer le transport là où la population se trouve. Le système de transport est conçu pour aller à Ottawa et en revenir mais pas pour se déplacer dans Gatineau, je pense à son centre (secteur de Hull) en particulier. Si on veut encourager les gens

à utiliser le transport en commun plusieurs lignes Rapibus facilitant le transport dans la ville conviendrait mieux que le prolongement de la seule ligne qu'on a.
Le possible rallongement de trajets pour les usagers comme moi qui demeurent sur le boulevard Maloney comme tel et qui n'ont pas de véhicule pour se rendre à une éventuelle station.
J'espère qu'elle va améliorer les options de transport actif aussi.
depenses eleve, trajets plus long qu'actuels
Réduction des services autobus hors réseau Rapibus.
La densité des secteurs ne justifie pas un corridor en site propre
la quantité de bruit.
Non car il faut offrir un plus grand service de desserte à ce secteur oublié depuis des années
Trafic, coût, environnement
Plus de circulation au heure de pointe à la hauteur des sorties de l autoroute 50
Non
Que ça se fasse jamais!
Le bruit des autobus sur la voie ferré qui passent proche des maisons.
Non.
La ville d Ottawa est en train de remplacer les bus par des tramways. Ici a on la voie ferrée et on construit un Rapibus !!! A quand l utilisation de la voie ferrée existante !! Beaucoup moins cher
Non
Le manque de personnel est un soucis qui m'inquiète le rapibus à une grande portée de territoire et sa présence aux 10 minutes en moyenne est très efficace. J'espère que le service sera améliorer aux heures de pointes vu qu'il va y avoir une plus fortes demandes vu la meilleure accessibilité des transports en commun
J'habite sur la rue Paul-Laframboise et le corridor de la voie ferrée passe dans ma cour, juste après la limite de mon terrain. Je souhaiterais que par soucis de bruit et de qualité de vie des résidents des deux côtés de la voie ferrée, il y ait un engagement ferme de conserver une lisière d'arbres des deux côtés de la voie ferrée.
Des maisons sur deux cotes de chemin de fer.
Le temps...dans combien de temps va se réaliser ce projet? Encore 5ans avant que ça soit en fonction?
Non
La capacité des autobus à la station Labrosse si les autobus sont déjà pleines en arrivant.
Non.
Depuis les gens travaille de la maison pas grand monde prends autobus, donc concentree De plus ca va prendre plus d'une heure se rendre à Ottawa pas de bon sens
Oui. Je crains une diminution du service malgré qu'il soit très minime maintenant
Les coûts
Oui, on a déjà pas de service. Le 400 aux 10 minutes sans 100 ni 200, c'est inacceptable. On attend 30 minutes au centre ville d'Ottawa pour prendre le bus
Le coût toujours sous-estimé par la STO
Le trajet devra passer, soit du côté Galère, soit du vôtre défi campagnard. Je crois qu'il serait plus opportun de passer du côté du côté nord (campagnard)
Non
Meilleur fréquence
Le temps du déplacement. Du rapibus Lorrain vers centre rideau 1h10. Le 88 était de 28 minutes pour le même déplacement.
Dépassement de coût Est-ce que l'investissement sera rentable (générer des revenus qui couvriront les dépenses, augmenter le nombre d'usagers) Est-ce que ce sera bon pour

l'environnement? Est-ce que l'argent public serait mieux investi dans d'autres projets, i.e. meilleur offre de service ailleurs où il y a peu de fréquence comme à Aylmer
Aucun
Est-ce que l'aéroport va se développer davantage ?
non
Nous ne voulons surtout pas perdre notre quiétude dans le quartier Berthiaume donc aucun achalandage n'est souhaité par les résidents. Nous avons une qualité de vie que nous avons choisie et ne souhaitons pas la perdre. Nous ne souhaitons pas qu'il y ait d'aménagements au niveau de la voie ferrée pour notre quiétude et pour les animaux sauvages avec Qui nous partageons notre territoire.
Aucune
Trop de stationnement.
I hope it won't cut through the precious patch of woods behind my house (rue Paul Laframboise). I will be dead set against it if does. Please contact me if there is a chance of that 819-712-7684
none
No ,most residents in area are tired to drive 15 minutes away to the park and ride at Labrosse for the 400
Frequency at the last stations and time of travel.
Be high enough over the Riviere Blanche to accommodate Pontoon boats
The alternate options. Would really only prefer to see extension along the railway track so in the future it can convert to a tram easily. Also the project timeline, took 10 years to build extension to Lorain, hope it does not take 10 years to Aeroport.
Please allow high density mixed use development everywhere but especially around transit stops
no
Please put a stop sign and also make a corridor from Maloney to Airport
None it makes sense.
Concerned that buses will be removed from Maloney Blvd and therefore much longer walk to get bus service
no
78 bus stop is two houses away from my house. It's the main reason I bought my house. These routes are inconvenient for me.
We have already took away from the lac beauchamps parc, i would not want to take land away from the blanche forest
Having the Rapibus run along Maloney will allow the stores to be accessible to the community that takes the bus as opposed to running it along the train track in the middle of housing developments.
Absolutely. I think it should be attached to main roads and should not interfere w nature and our Beautiful walking trails around riviere blanche
none
no
None, please add more extensions
Not at all We are excited for it and supporting it
Is there any thought being put into the future with possible light rail connections? The extension needs to be well executed, to remove vehicles from the roads and be convenient so pedestrians/cyclists prefer it to main roads. Well lit, well maintained during winter, safe.
No
Cost and schedule are always concerns (on time and on budget). Disruptions to the local traffic / motorways, noise, environment, etc.

It's much need to Chemin Industriel for the Gatineau Economy. We cannot hire employees that don't have a car because the bus stop is 20 minutes walk
non
IL FAUT UN PARCOURT SUR INDUSTRIEL ET BOMBARDIER, c'est là qu'il y a des industries qui nécessitent des employés.
Non

Dans quelle mesure êtes-vous en accord avec les bénéfices suivants, que l'on peut attendre du prolongement du corridor Rapibus?

Autre (veuillez préciser)
Il faut toutefois que les services se développent aux abords de l'aéroport
100% d'accord
It depends on the corridor chosen for the Rapibus
Greater safety for children at Atmec park
Safer for children accessing the park on Atmec / potential reduction in speeding drivers
si tu prends l'autobus tu n'est probablement pas la personne qui va partir en avion de l'aéroport de gatineau.

Voulez-vous apporter des précisions sur vos attentes et vos espoirs par rapport au prolongement du corridor Rapibus?

Précisions apportées concernant la thématique des préoccupations et des bénéfices attendus :

Voulez-vous apporter des précisions sur vos réponses aux questions ci-dessus?
Les autobus son VIDE !!! Arette avec l'environnement!!!
Ayant eut des chirurgies aux pieds, je crains que l'on m'enlève mes autobus et que je sois obligée de marcher 15 minutes aller et retour a chaque fois que je dois sortir
Le prolongement va aider tout le monde. Cela va aider a avoir un plus grand achalandement et reduire les GES
Arrêter de dépenser des millions pour rien et ramenez les express, beaucoup plus de gens vont prendre le bus
Que l'on abandonne le projet. La STO fait circuler beaucoup trop d'autobus à perte actuellement, surtout les fins de semaine. De plus petits autobus seraient bienvenus.
Non
j'habite dans le secteur HULL et ce sera une façon pour moi d'avoir enfin accès à ce secteur sans devoir dépendre d'un transport automobile au gré de ses disponibilités
Non
Non
Reduire le temps des ligne local pour rejoindre le rapibus
non
On ne veut pas de ligne d'autobus au niveau de la voie ferrée.
Le prolongement permettrait aux résidents du quartier de réduire l'utilisation des véhicules. J'utilise ma voiture pour me rendre à la station Labrosse, je pourrais me rendre de la maison à la nouvelle station.
Construction commence ASAP
The commute to get anywhere from out here from rue paul laframboise is literally unbearable. We have no community pool out here, no community rink, no bike paths, no community centre.

We have to drive long distances in personal vehicles to go anywhere. If that could change that would be nice
If this got extended to near our home we would use it regularly instead of driving everywhere. I hope it happens.
Downtown Ottawa to the Airport in 30 to 35 minutes. Buckingham to Ottawa in 45 minutes maximum.
I hope that STO public transportation will have an stop at Gatineau Airport CYND
I hope the bus will have an Stop in the Gatineau airport CYND
I really hope this can be built as fast as possible. Roads are very poorly designed and built in the past. The rapidbus road is the best idea the city has come up with, helps incentivize people to use bus and helps buses move faster, reduces congestion. Please please build this as soon as possible and not take many years to plan, and design.
Should be more than 1 every hour, specially for the people in the airport sometimes we have things quick without knowing and we would like to be able to just grab things and go and not wait 50 minutes because the bus just left
Not sure what the new travel patterns will be post covid and whether or not people will return to work in the downtown core.
Living off Maloney, concerned that there will be even less access to buses and more walking to get to a Rapibus station
78 bus stop is two houses away from my house. It's the main reason I bought my house. These routes are inconvenient for me.
I hope for fast (less than 30 minutes) travel time from Lorrain to Wellington (Ottawa)
If this service was extended to our area (Maloney and Airport Boulevard), my family and I would make extensive use of it. We would be very happy to see it happen. If we also got some bicycle trails down here, it would be nice too. If you fixed the awful roads on top of all that, I would know my tax dollars were actually going to something.
no
Reduction of cars on roads overall. Reduction of rush hour congestion. A well planned extension so that the construction is timely and efficient and that further modifications are not needed in a year or two.
Our property taxes gone up significantly and steadily since 2015 and significantly throughout the pandemic with nothing provided in return. Our pockets have been picked for prepayment of this and it is time the paying businesses along Chemin Industriel get something in return. The entire road isn't even paved. We've given and all the city has already taken and continues to do so.
le plus tot possible pour attirer les entreprise dans le secteure
IL FAUT UN PARCOURT SUR INDUSTRIEL ET BOMBARDIER, c'est là qu'il y a des industries qui nécessitent des employés.
La piste multifonctionnelle s'y rattachant me donne encore plus espoir d'améliorer les options de déplacements durables et de favoriser la santé des usagers du secteur (y compris ceux qui y travaillent).
Nous espérons pouvoir attirer plus de travailleur dans le secteur de l'aéroport