

Consultation publique

Ensemble, définissons la mobilité de demain

Rapport de consultation



**Ensemble,
définissons
la mobilité
de demain**

Consultation publique
en ligne du 24 mai au 3 juillet

Vos priorités pour un service de
transport en commun attrayant
Votre intérêt pour la combinaison
des modes et le vélopartage

sto.ca/consultation

 **STO**
L'avenir en commun

Septembre 2022

Direction de l'Expérience client

Table des matières

Synthèse	3
Processus de consultation	6
Contexte et objectifs.....	6
Activités de consultation.....	6
Plan de communication.....	7
Méthodologie.....	8
Profil des répondant-e-s	8
Profil sociodémographique.....	8
Lieu de résidence.....	10
Modes de transport	10
Présentation des points de vue exprimés	14
Thème 1 – Définir les priorités	14
Thème 2 – Combiner plusieurs modes de transport.....	23
Thème 3 – Vélopartage.....	29
Conclusion et pistes de réflexion	34

Annexe – Questionnaire de consultation

Liste des figures

Figure 1 – Résumé des choix de réponses aux questions 1-3, 5-7 et 9.....	4
Figure 2 – Genre des répondant-e-s	8
Figure 3 – Âge des répondant-e-s.....	9
Figure 4 – Groupes de population des répondant-e-s	9
Figure 5 – Lieu de résidence des répondant-e-s	10
Figure 6 – Fréquence d'utilisation du transport en commun	11
Figure 7 – Périodes d'utilisation du transport en commun	12
Figure 8 – Types de vélos possédés.....	12
Figure 9 – Habitudes d'utilisation du vélo.....	13
Figure 10 – Accès à un véhicule	13
Figure 11 – Niveau de service dans les différents quartiers	15
Figure 12 – Niveau de service sur les différents axes	16
Figure 13 – Compromis entre distance de marche et fréquence / rapidité	16
Figure 14 – Compromis entre fréquence et étendue	18
Figure 15 – Compromis entre périodes de pointe et hors-pointe.....	19
Figure 16 – Service vers les centres-villes ou entre les quartiers.....	20
Figure 17 – Compromis entre fréquence et correspondances.....	21
Figure 18 – Principaux éléments lors d'une correspondance	22
Figure 19 – Principaux aspects à améliorer pour faciliter les déplacements à pied	24
Figure 20 – Combinaison du vélo et du transport en commun	26
Figure 21 – Principaux aspects à améliorer pour faciliter la combinaison vélo / transport en commun	28
Figure 22 – Intentions d'utilisation du vélopartage	30
Figure 23 – Intentions d'utilisation du vélopartage des membres de minorités	31
Figure 24 – Tarifs souhaités pour le vélopartage	32

Liste des tableaux

Tableau 1 – Commentaires sur le compromis entre achalandage et couverture	17
Tableau 2 – Commentaires sur les périodes et les dessertes	20
Tableau 3 – Autres éléments importants lors d'une correspondance	22
Tableau 4 – Commentaires sur les correspondances.....	23
Tableau 5 – Autres aspects à améliorer pour faciliter les déplacements à pied.....	24
Tableau 6 – Commentaires sur la marche	25
Tableau 7 – Autres aspects à améliorer pour faciliter la combinaison vélo / transport en commun.....	29
Tableau 8 – Commentaires sur le vélo.....	29
Tableau 9 – Commentaires sur le vélopartage	33

Synthèse

Le transport en commun est essentiel pour le fonctionnement d'une grande ville comme Gatineau et répond à de nombreuses préoccupations sociales et environnementales. Cela dit, l'étalement urbain qu'a connu la région dans les dernières décennies représente un défi majeur pour offrir un service efficace et performant. Avec des ressources limitées, le transport en commun ne peut pas tout faire, partout, tout le temps. On doit trouver le meilleur compromis entre des objectifs parfois contradictoires. Par ailleurs, l'évolution des besoins avec la pandémie présente une opportunité de repenser les services.

C'est dans ce contexte que la STO a lancé une réflexion sur l'évolution du réseau et sa complémentarité avec le transport actif. Pour pouvoir identifier et prendre en compte les priorités de la collectivité en matière de transport, la STO a réalisé une consultation publique auprès de la population. Celle-ci s'est déroulée du 24 mai au 3 juillet 2022 à l'aide d'un questionnaire en ligne. 442 citoyen-ne-s y ont participé.

Le premier thème abordait de front les choix difficiles auxquels la STO fait face lorsqu'il s'agit de répartir ses ressources. Veut-on maximiser l'achalandage ou bien couvrir l'ensemble du territoire? Veut-on offrir un service fréquent et rapide, ou plutôt réduire les distances de marche? Veut-on offrir des lignes directes, ou miser sur des correspondances efficaces? Bien sûr, ce n'est pas tout l'un ou tout l'autre. Tout est question de compromis.

Pour l'ensemble de ces questions de dosage dont les réponses sont présentées à la figure 1, on constate que les répondant-e-s priorisent la fréquence des services :

- 78 % préfèrent que les grands axes soient mieux desservis que les autres rues;
- 76 % privilégient des services plus fréquents et rapides, quitte à marcher un peu plus longtemps;
- 65 % penchent pour une plus grande fréquence plutôt qu'une étendue de service élargie la nuit ou à l'aube;
- 65 % estiment que la STO devrait offrir plus de service dans les quartiers où le potentiel d'achalandage est le plus grand;
- 60 % sont prêt-e-s à faire des correspondances en échange d'une plus grande fréquence (et pour les faciliter, la fréquence élevée, l'affichage des heures de passage en temps réel et la présence d'aménagements comme des abribus et des bancs sont jugés les éléments les plus importants);
- 55 % penchent pour plus de fréquence toute la journée et non seulement aux heures de pointe.

En termes de secteurs à desservir en priorité, les opinions sont moins tranchées, mais 47 % souhaitent un renforcement des liens entre les quartiers au détriment des services en direction des centres-villes.

Figure 1 – Résumé des choix de réponses aux questions 1-3, 5-7 et 9

Selon moi, la STO devrait ...

... offrir une **très grande fréquence** (15 min. minimum) sur certains **grands axes**, et une fréquence moindre (30 min.) sur les autres rues **78%** 19%

... offrir **plus de service** dans les quartiers où **plus de gens** sont susceptibles de prendre l'autobus **65%** 29%

... offrir le **même niveau de service** sur les grands axes que sur les autres rues

... offrir le **même niveau de service** dans tous les quartiers

Personnellement, je vais utiliser plus souvent le transport en commun si ...

... les autobus passent **plus souvent** et offrent un trajet **plus rapide**, mais je dois **marcher plus longtemps** jusqu'à l'arrêt **76%** 14%

... les autobus passent **plus souvent** tout au long de la journée, mais le service commence **plus tard le matin** et finit **plus tôt le soir** **65%** 21%

... je dois **parfois faire une correspondance**, mais les autobus passent **plus souvent** (aux 15 minutes ou mieux) **60%** 34%

... les autobus passent **souvent** toute la journée, même s'il y a un peu **moins de service pendant les heures de pointe** **55%** 35%

... les autobus passent un peu **moins souvent vers les centres-villes**, mais **plus souvent sur les lignes qui relient les quartiers** de Gatineau **47%** 38%

... les autobus passent **moins souvent** et le trajet est **moins rapide**, mais je dois **marcher moins longtemps** jusqu'à l'arrêt

... les autobus passent **moins souvent** tout au long de la journée, mais le service commence **plus tôt le matin** et finit **plus tard le soir**

... je peux faire tout mon trajet avec **un seul autobus**, même s'il passe **moins souvent** (aux 30 minutes ou moins fréquemment)

... les autobus passent **plus souvent pendant les heures de pointe**, même s'il y a **moins de service** pendant la journée, le soir et les fins de semaine

... les autobus passent **plus souvent vers les centres-villes**, même s'il y a **moins de service sur les lignes qui relient les quartiers** de Gatineau

Dans la deuxième partie, on abordait la combinaison des modes de transport.

Concernant la marche, les répondant-e-s ont indiqué les principaux éléments à améliorer pour faciliter leurs déplacements à pied vers le transport en commun :

- L'ajout de trottoirs (51 %);
- L'amélioration du déneigement (49 %);
- L'ajout de sentiers ou de raccourcis piétonniers à travers les quartiers (47 %);
- L'ajout de traverses piétonnières ou l'amélioration de la sécurité aux intersections (46 %).

Nous questionnions ensuite sur l'intermodalité vélo - autobus. Alors que 19 % combinent actuellement vélo et transport en commun, soit en stationnant leur bicyclette à une station ou un arrêt, soit en l'embarquant sur l'autobus, 71 % disent souhaiter le faire si les conditions étaient réunies.

Selon les participant-e-s à la consultation, les conditions qui favoriseraient le plus la combinaison vélo - transport en commun sont les suivantes :

- Si les stations et arrêts importants étaient équipés d'abris à vélos sécurisés (36 %);
- S'il y avait des aménagements cyclables (ou des aménagements plus sécuritaires) sur le trajet jusqu'à la station ou l'arrêt (27 %);
- S'ils ou elles savaient quels arrêts ou stations sont équipés de supports à vélos (21 %);
- Si la totalité des autobus étaient équipés de supports à vélos (21 %).

Enfin, le troisième thème du questionnaire concernait le vélopartage.

Nous demandions aux répondant-e-s d'énoncer leurs intentions d'utilisation de vélos en libre-service mécaniques ou électriques, que ce soit en complément du transport en commun ou pour aller du point A au point B. Tout usage confondu, 57 % pourraient utiliser des vélos mécaniques, et 63 % emprunteraient des vélos électriques.

En moyenne, les personnes participantes seraient prêtes à déboursier 3,55 \$ pour un trajet de 30 minutes et 37 \$ pour un abonnement mensuel.

Processus de consultation

Contexte et objectifs

Le transport en commun est essentiel afin de déplacer efficacement un grand nombre de personnes. De plus, il permet à chacun·e d'accéder aux études, à l'emploi et aux loisirs, quels que soient son âge, ses capacités ou ses moyens financiers.

Le succès du transport en commun nous affecte toutes et tous, que l'on utilise ou non le service. Toute la population bénéficie d'une meilleure qualité de l'air, de la réduction de la congestion, et du bon fonctionnement des services essentiels comme les épiceries et les hôpitaux. Et comme le transport représente 44 % des émissions de gaz à effet de serre à Gatineau, l'adoption des modes actifs et collectifs est primordiale dans un contexte de crise climatique.

Cela dit, l'étalement urbain qu'a connu la région dans les dernières décennies représente un défi majeur pour offrir un service efficace et performant.

Avec des ressources limitées, le transport en commun ne peut pas tout faire, partout, tout le temps. On doit établir des priorités et trouver le meilleur compromis entre des objectifs parfois contradictoires.

La STO peut toutefois miser sur la complémentarité avec le transport actif, soit la marche et le vélo, pour améliorer les déplacements. Elle souhaite d'ailleurs explorer le déploiement d'un service de vélopartage.

La consultation publique menée du 24 mai au 3 juillet 2022 visait donc à comprendre les priorités de la population pour que le service de transport en commun soit le plus attrayant possible.

Les réponses de la population alimenteront deux documents de référence :

- **Le Guide de conception et de normes de service**, qui définit les standards de qualité de service visés par la STO et qui est en cours de révision;
- **La stratégie d'intermodalité**, qui est en cours d'élaboration et définira les orientations qui seront prises pour faciliter la combinaison des modes de transport.

Activités de consultation

La consultation publique a été réalisée au moyen d'un questionnaire disponible en ligne et sur papier, largement diffusé grâce à une campagne de communication décrite ci-dessous.

De plus, des employé·e·s de la STO est allé à la rencontre de la clientèle les 31 mai et 9 juin, en après-midi et en soirée, pour faire la promotion de la consultation.

Des actions ont également été entreprises afin de recueillir les commentaires du personnel de première ligne (chauffeur·e·s d'autobus et agent·e·s aux relations avec la clientèle), soit un questionnaire spécialement conçu, ainsi que deux journées de kiosques au Centre administratif Antoine-Grégoire et au Centre d'entretien et d'exploitation.

Plan de communication

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

- Images rotatives en page d'accueil du sto.ca et du m.sto.ca du 24 mai au 3 juillet;
- Messages sur les panneaux à messages variables à bord des autobus et dans les stations;
- Message d'attente lors d'un appel téléphonique au Service des relations avec la clientèle;
- Mention dans l'infolettre du 19 mai envoyée à plus de 15 000 destinataires;
- 2 publications sur la page Facebook de la STO les [24 mai](#) et [7 juin](#) ayant rejoint plus de 4 000 et près de 2 500 personnes respectivement, ainsi que 7 *stories* entre le 24 mai et le 3 juillet;
- Campagne numérique Facebook et Instagram en français du 24 mai au 3 juin, en anglais du 1^{er} au 10 juin, et dans les deux langues du 23 juin au 3 juillet, qui a rejoint plus de 15 000 personnes;
- 3 publications sur le compte Twitter de la STO les [24 mai](#), [7 juin](#) et [28 juin](#) ayant rejoint entre 216 et 553 personnes et obtenue une vingtaine d'engagements chacune;
- Publication sur LinkedIn le [24 mai](#) avec 645 personnes touchées;
- Placements dans les éditions papier et numérique du journal Le Droit les 28 mai et 4 juin, et publicité numérique du 21 juin au 3 juillet (50 000 impressions);
- Placement dans les éditions papier du Bulletin d'Aylmer et de L'info de la Basse-Lièvre le 21 juin;
- Annonces radio au 104.7 Outaouais du 30 mai au 26 juin (85 diffusions) puis du 27 juin au 3 juillet (27 diffusions) et sur Rouge 94,9 du 2 au 5 juin (15 diffusions) puis du 27 juin au 3 juillet (39 diffusions).

La consultation a fait l'objet d'un article dans le journal Le Droit le [24 mai](#).

De plus, la STO a informé les conseillers municipaux, les associations de quartier et les organismes en mobilité et en environnement, qui ont été nombreux à relayer l'information.

Au total, entre le 19 mai et le 3 juillet, la page Web de la consultation a été vue **3 000 fois**, dont près de 1 400 vues uniques.

Méthodologie

Le questionnaire de consultation a été conçu par la STO et hébergé sur SurveyMonkey. Il était disponible du 24 mai au 3 juillet, en français et en anglais, et compatible avec les téléphones intelligents et les tablettes. Afin d'être accessible au plus grand nombre, le questionnaire était également disponible sur demande en version papier dans les Points de service de la STO.

Le formulaire était composé de **34 questions, dont 6 questions ouvertes** permettant de recueillir les commentaires des personnes participantes (cf. annexe).

Le temps moyen requis pour répondre au questionnaire a été de 11 minutes.

La STO a réalisé l'analyse quantitative des résultats, la compilation des réponses ouvertes, ainsi qu'une analyse cartographique de certaines réponses.

Profil des répondant·e·s

Au total, **442 questionnaires** de consultation ont été complétés en entier.

93 % des participant·e·s ont complété le questionnaire en français, et 7 % en anglais.

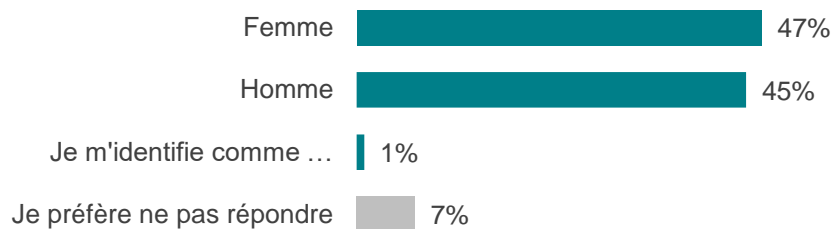
Profil sociodémographique

Genre

Le genre des répondant·e·s est présenté à la figure 2.

Figure 2 – Genre des répondant·e·s

Q32. À quel genre vous identifiez-vous le plus?

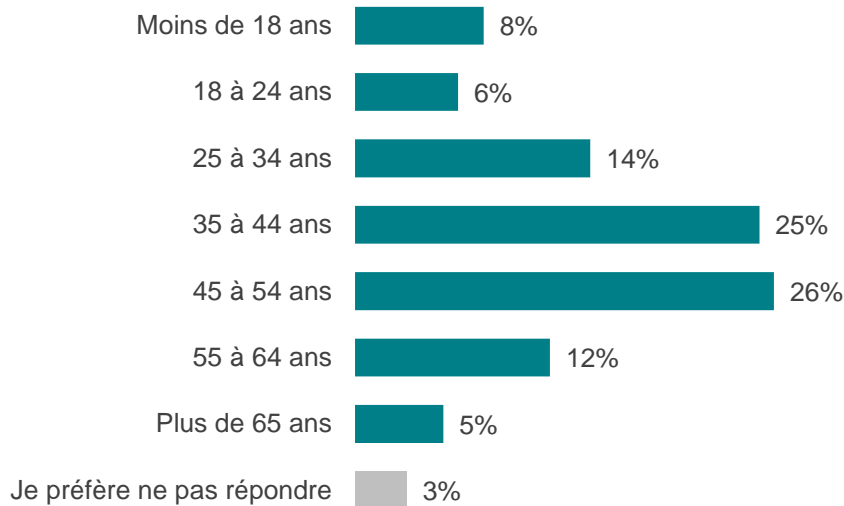


Âge

La répartition des participant·e·s par groupe d'âge est présentée à la figure 3.

Figure 3 – Âge des répondant·e·s

Q33. Dans quel groupe d'âge vous situez-vous?

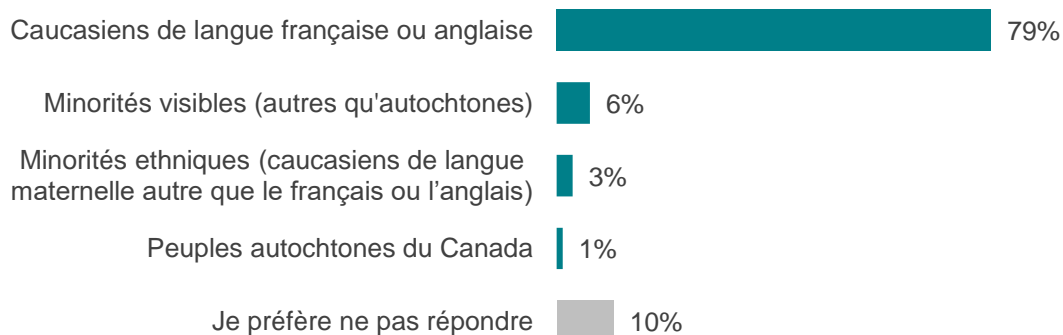


Groupe de population

Les groupes d'appartenance sont présentés à la figure 4. 79 % des personnes consultées se disent caucasien·ne·s (blanc·he·s) de langue maternelle française ou anglaise. 10 % appartiennent à une minorité visible ou ethnique ou sont autochtones. 10 % n'ont pas souhaité répondre à cette question.

Figure 4 – Groupes de population des répondant·e·s

Q34. Auquel de ces groupes appartenez-vous?

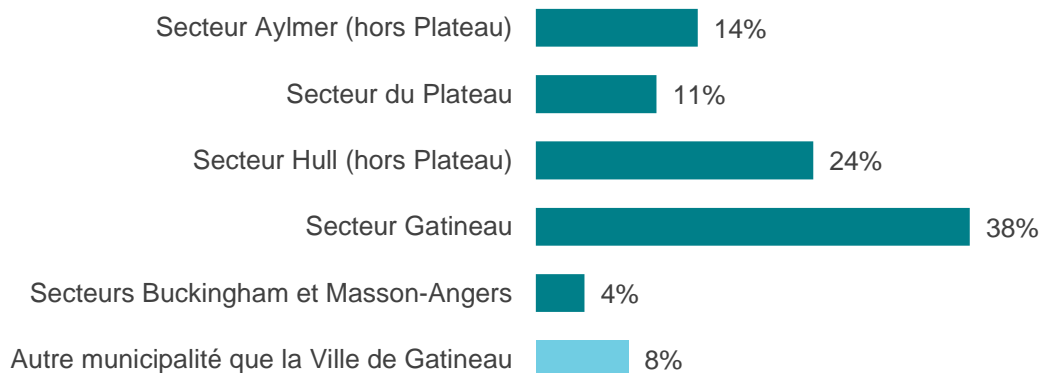


Lieu de résidence

92 % des participant-e-s à la consultation résident à Gatineau. Les secteurs de résidence sont détaillés à la figure 5.

Figure 5 – Lieu de résidence des répondant-e-s

Q30. Où résidez-vous?



8 % résident en dehors de Gatineau : 2 % à Cantley, 2% à Val-des-Monts, 1 % à Ottawa, 1 % à Chelsea et 1 % dans d'autres municipalités.

Modes de transport

Transport en commun

La consultation était bien sûr ouverte à toute la population, que les gens utilisent ou non le transport en commun. Comme l'achalandage du réseau de la STO a été amenée à fluctuer avec la pandémie de COVID-19, nous questionnions les participant-e-s sur leur fréquence d'utilisation du transport en commun à plusieurs périodes.

Fréquence d'utilisation

La figure 6 présente les fréquences d'utilisation passées, présentes et futures du transport en commun.

Alors que 43 % des répondant-e-s prenaient l'autobus plusieurs fois par semaine avant la pandémie, 24 % le font actuellement. Cela dit, 31 % comptent le reprendre aussi fréquemment d'ici la fin 2022.

Si 39 % des répondant-e-s n'utilisent pas le transport en commun en ce moment, seuls 15 % n'ont pas l'intention de l'utiliser dans les prochains mois. Un peu moins de 10 % ont répondu « jamais » à propos de leur utilisation à la fois passée, présente et future.

12 % ne savent pas encore à quelle fréquence ils ou elles prendront l'autobus d'ici la fin de l'année.

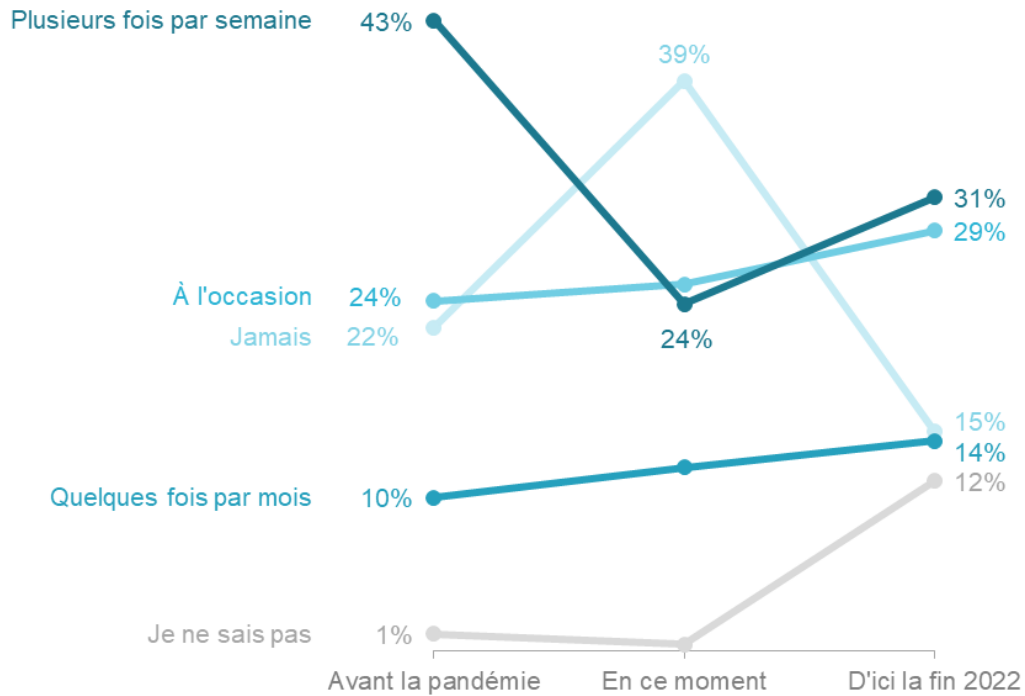
Figure 6 – Fréquence d'utilisation du transport en commun

Q27. À quelle fréquence... ?

... utilisiez-vous le transport en commun avant la pandémie?

... l'utilisez-vous en ce moment?

... pensez-vous l'utiliser d'ici la fin de l'année 2022?



Périodes d'utilisation

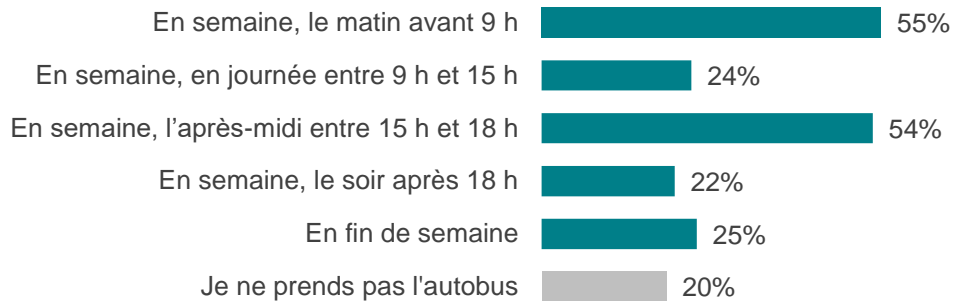
Les périodes d'utilisation du transport en commun sont présentées à la figure 7.

La majorité des personnes qui utilisent le transport en commun le prennent minimalement en période de pointe du matin ou de l'après-midi. Elles sont moins nombreuses à l'utiliser en journée, le soir ou la fin de semaine (respectivement 24 %, 22 % et 25 %).

Toutes périodes confondues, 35 % des répondant-e-s ne prennent l'autobus qu'aux heures de pointe, alors que 45 % l'utilisent également en dehors des heures de pointe. 20 % ne le prennent pas.

Figure 7 – Périodes d'utilisation du transport en commun

Q28. En général, à quelles périodes prenez-vous l'autobus?



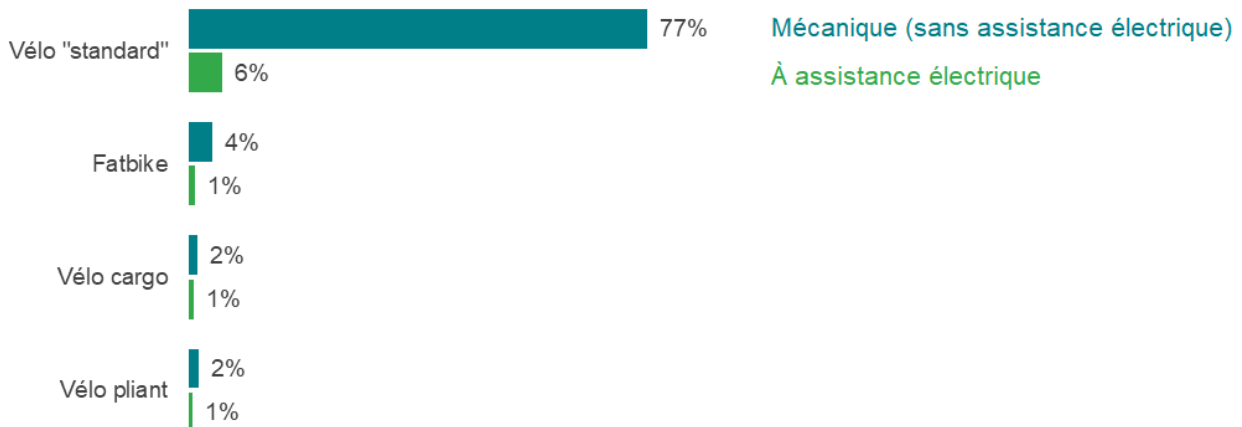
Vélo

Possession

83 % des répondant-e-s possèdent un vélo. La figure 8 montre les types de vélos possédés :

Figure 8 – Types de vélos possédés

Q17. Je possède un vélo de type :



Au total, 78 % possèdent au moins un vélo mécanique et 8 % au moins un vélo électrique.

Parmi les autres types cités, on trouve deux trottinettes électriques, et un kit de conversion pour fauteuil roulant (roue avant à assistance électrique).

Fréquence d'utilisation

Les fréquences d'utilisation du vélo sont présentées à la figure 9.

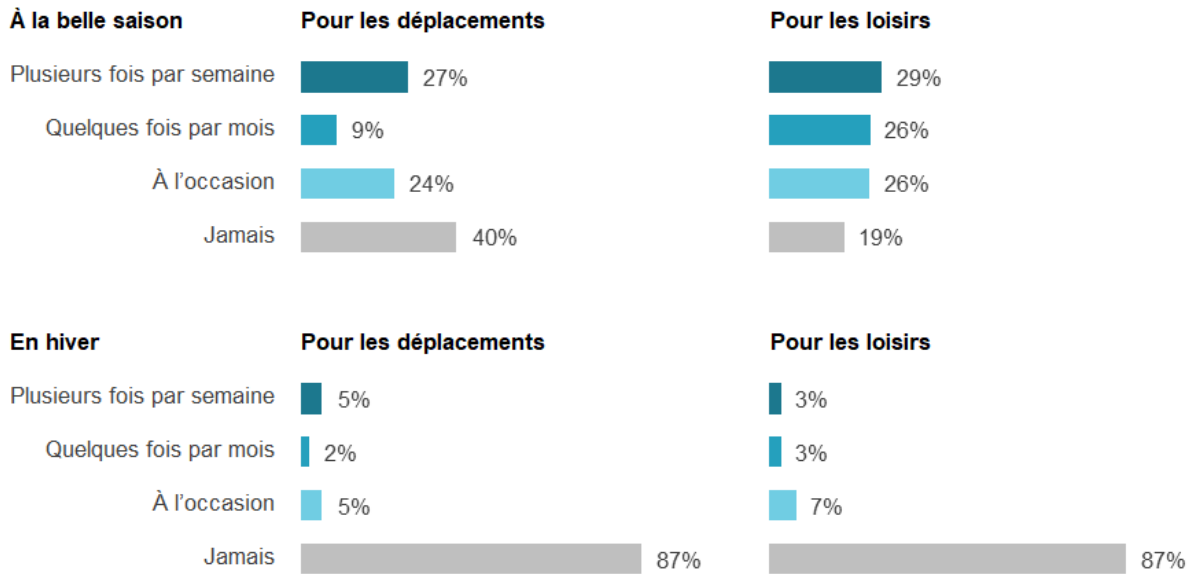
À la belle saison, 60 % se déplacent à vélo, que ce soit régulièrement ou à l'occasion, tandis que 81 % font du vélo à titre de loisir.

En hiver, 13 % des répondant-e-s font du vélo au moins à l'occasion, autant pour les déplacements que les loisirs.

Figure 9 – Habitudes d'utilisation du vélo

Q14. À la belle saison, je fais du vélo :

Q15. En hiver, je fais du vélo :

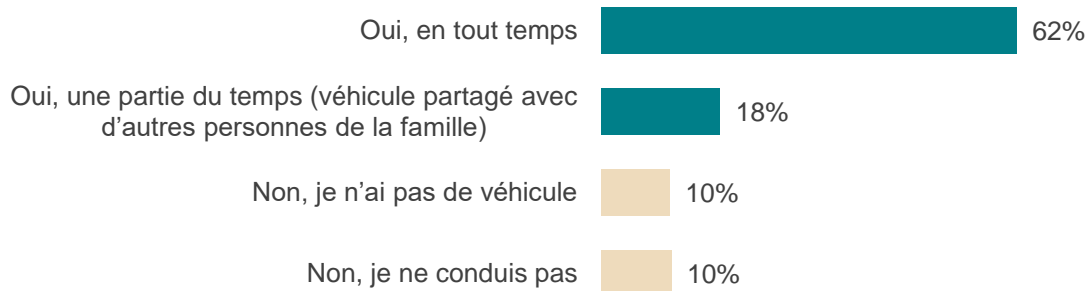


Véhicule personnel

Comme présenté à la figure 10, 80 % des participant-e-s ont accès à un véhicule la totalité ou une partie du temps, tandis que 20 % n'ont pas de véhicule personnel ou ne conduisent pas.

Figure 10 – Accès à un véhicule

Q29. Avez-vous accès à un véhicule personnel?



Présentation des points de vue exprimés

Note méthodologique / avertissement

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

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

Les répondant-e-s ne sont donc **pas nécessairement représentatifs** des citoyens de Gatineau. Les résultats présentés correspondent donc uniquement à l'opinion des personnes ayant participé à la consultation et **ne peuvent pas être extrapolés** à l'ensemble de la population.

Les résultats sont présentés pour l'ensemble des répondant-e-s, mais ils ont été analysés selon différents sous-groupes sociodémographiques. Les écarts significatifs pertinents entre les sous-groupes sont mentionnés pour chacune des questions.

Thème 1 – Définir les priorités

Achalantage ou couverture

Une société de transport peut viser deux objectifs contradictoires :

- Elle peut chercher à maximiser l'achalandage. Alors, elle concentrera le service dans les quartiers les plus denses et marchables, où les gens sont plus susceptibles d'utiliser fréquemment le transport en commun. Puisqu'il y aura moins de lignes, on pourra offrir une très grande fréquence. Ainsi, les populations des quartiers denses pourront se fier au transport en commun et n'auront pas nécessairement besoin de posséder une voiture. Le service sera très performant et nécessitera moins de subventions car les autobus seront toujours bien remplis.
- Au contraire, une société de transport peut chercher à maximiser la couverture du territoire. Le réseau desservira tous les quartiers, même les moins denses et les plus ruraux. Mais alors, les ressources devront être réparties sur un grand nombre de lignes, ce qui veut dire que leur fréquence sera plus faible. Par conséquent, chaque citoyen·ne, où qu'il ou elle habite, aura accès à un peu de service seulement, et le transport en commun répondra aux besoins de base de celles et ceux qui n'ont pas d'autres choix.

Dans la réalité, ce n'est pas tout l'un ou tout l'autre, c'est une question de compromis! Il faudra savoir quelle partie des ressources on consacre à donner un peu de service partout par rapport à offrir une grande fréquence sur les axes les plus porteurs.

Les personnes participantes étaient donc invitées à donner leur point de vue à l'aide de trois questions.

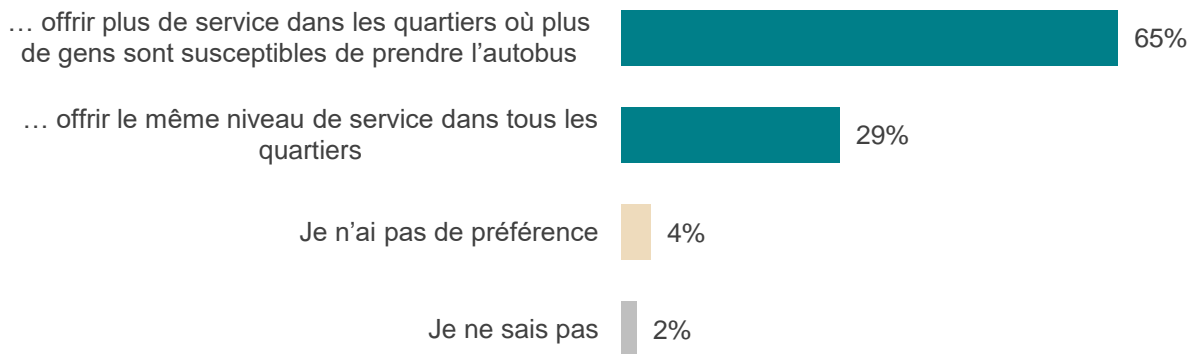
Niveau de service dans les quartiers

La première question portait sur le niveau de service à offrir dans différents quartiers, soit offrir plus de service dans les quartiers où les gens sont plus susceptibles de prendre l'autobus parce qu'il y a plus de résidents, d'emplois et de commerces, soit offrir le même niveau de service dans tous les quartiers, même si dans certains, peu de gens prendront l'autobus, et dans d'autres, les autobus seront bondés.

Tel qu'illustré à la figure 11, près de deux tiers estiment que l'on devrait offrir plus de service dans les quartiers avec une plus grande densité de résidences, d'emplois et de services.

Figure 11 – Niveau de service dans les différents quartiers

Q1. Selon moi, la STO devrait...



Les résident·e·s du secteur Hull expriment cette préférence de façon plus marquée (75 %), alors que la majorité des résident·e·s des secteurs Buckingham et Masson-Angers (79 %) ¹ et un pourcentage plus important des femmes (35 %) privilégient un niveau de service égal.

Niveau de service sur les différents axes

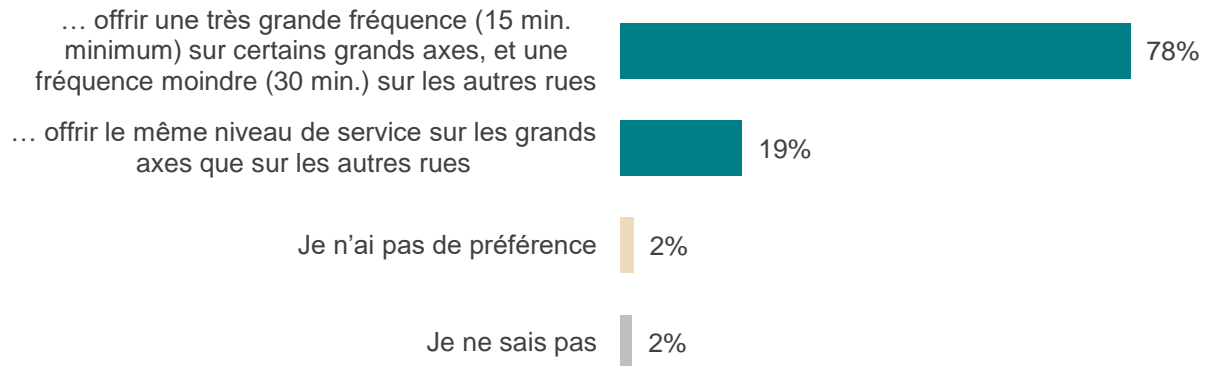
La deuxième question portait sur le niveau de service à offrir sur les grands axes (par exemple Aylmer-Taché, Plateau, Saint-Joseph, Rapibus, Gréber-Fournier) par rapport aux autres rues. Les réponses sont présentées à la figure 12.

Près de 4 personnes sur 5 sont d'avis que les grands axes devraient bénéficier d'une plus grande fréquence que les autres rues.

¹ Ce résultat est présenté à titre indicatif seulement, car le nombre de répondant·e·s dans ce sous-groupe est inférieur à 30.

Figure 12 – Niveau de service sur les différents axes

Q2. Selon moi, la STO devrait...



Une majorité encore plus forte des personnes qui résident dans le secteur du Plateau privilégient un service plus fréquent sur les grands axes (87 %), tandis que parmi les résident.e.s des secteurs Buckingham et Masson-Angers¹ et les moins de 25 ans, on trouve un pourcentage plus élevé de personnes qui souhaitent le même niveau de service sur toutes les rues (respectivement 37 % et 29 %).

Distance de marche et fréquence / rapidité

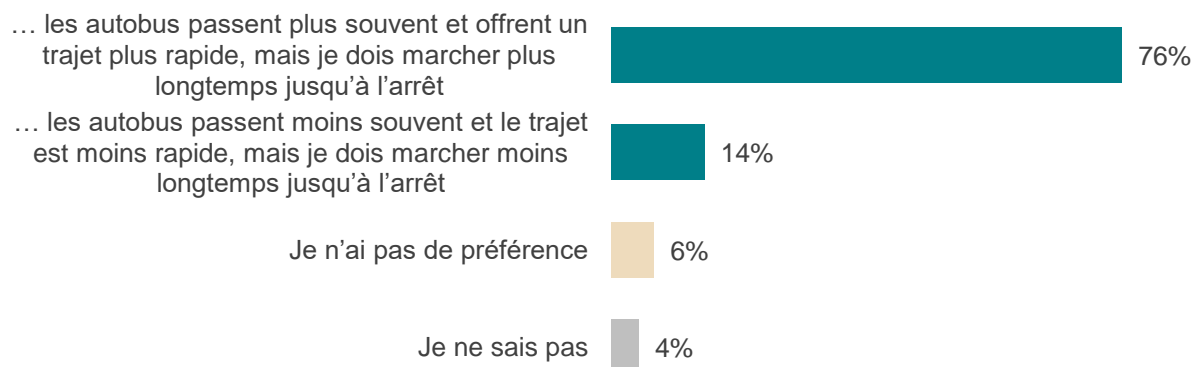
Quand les autobus restent sur les grands axes plutôt que de zigzaguer dans les quartiers, et que les arrêts sont un peu espacés, cela permet d'offrir un service plus rapide et plus fréquent. Par contre, certaines personnes doivent marcher un peu plus pour se rendre à l'arrêt. Une attention particulière est toujours portée à la desserte des endroits fréquentés par les personnes âgées ou à mobilité réduite.

Les répondant.e.s étaient donc invités à indiquer s'ils seraient prêts à marcher un peu plus longtemps (jusqu'à 10 minutes) jusqu'à l'arrêt, en échange d'un service plus fréquent (par exemple aux 15 minutes) et plus rapide.

Comme la figure 13 l'indique, les trois quarts d'entre eux seraient disposés à faire ce compromis.

Figure 13 – Compromis entre distance de marche et fréquence / rapidité

Q3. Personnellement, je vais utiliser plus souvent le transport en commun si ...



Les résident-e-s du secteur Aylmer (87 %) et les 25-44 ans (85 %) sont encore plus nombreux-ses à privilégier ce choix. En revanche, un pourcentage significativement plus élevé, mais toujours minoritaire, des 65 ans et plus (25 %)¹ et des personnes sans voiture (21 %) préfèrent une marche moins longue. 17 % des 65 ans et plus n'expriment aucune préférence.¹

Commentaires

Les répondant-e-s pouvaient ensuite faire part de leurs commentaires sur cette première section du questionnaire. Les 113 réponses ont été catégorisées et sont présentées dans le tableau 1.

Tableau 1 – Commentaires sur le compromis entre achalandage et couverture

Q4. Mes commentaires à ce sujet :

Commentaires	Mentions
Offrir du service dans tous les quartiers, notamment en dehors des heures de pointe ou à une fréquence supérieure à une fois par heure	18
Assurer la rapidité des trajets en autobus, notamment en réduisant le nombre d'arrêts, quitte à devoir marcher plus longtemps	17
Optimiser les correspondances et assurer la ponctualité du service	14
Offrir une fréquence minimale aux 15 minutes pour éviter d'avoir à regarder l'horaire et faciliter les correspondances	13
Réduire la distance à marche pour les personnes âgées ou à mobilité réduite, en raison de l'hiver, ou en fonction de la trame des rues	12
Offrir un service plus fréquent dans les zones denses ou achalandées	6
Prévoir des stationnements vélos sécuritaires pour faciliter l'accès aux lignes à haute fréquence	5
Desservir les zones moins denses par du transport à la demande	4
Utiliser des petits autobus pour les quartiers / périodes moins achalandés	4
Assurer une bonne desserte pour les étudiants, notamment le Cégep	4
Prioriser l'autobus et le transport actif (notamment par des voies réservées) au détriment de la voiture	4
Minimiser le nombre de correspondances	3
Assurer la sécurité en bordure des grands axes	2
Assurer une bonne desserte des parcs industriels	2
Assurer une alternance des lignes complémentaires	2
Aménager les arrêts avec des abribus	2
Une fréquence aux 30 minutes est raisonnable	2
Ajouter des raccourcis piétonniers entre les rues	1
Offrir une bonne fréquence en contre-pointe (dans le sens inverse de la pointe)	1
Offrir un réseau simple et intuitif	1
Offrir des places assises	1
Offrir plus de fréquence dans les quartiers l'automne et l'hiver pour limiter la marche	1

Fréquence et étendue de service

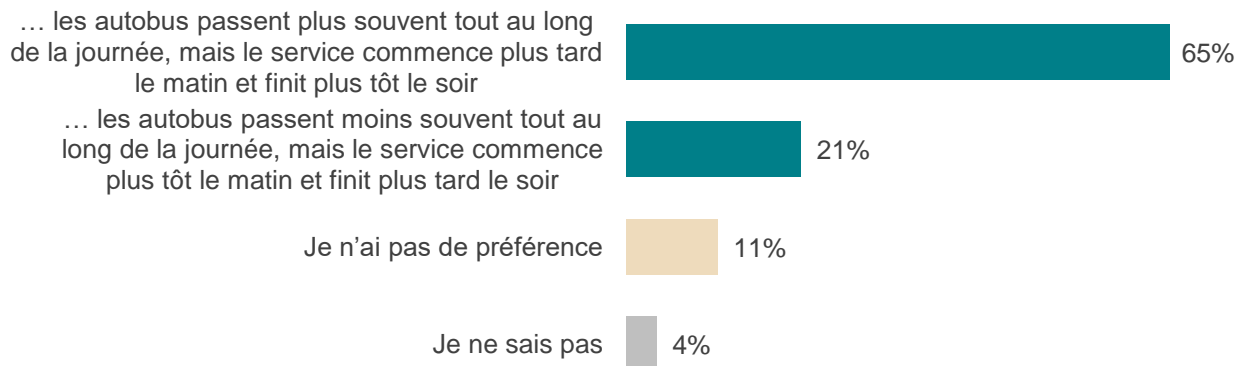
Plusieurs client·e·s souhaiteraient que le service soit offert plus tôt le matin et plus tard dans la nuit, voire 24 heures sur 24. Mais avec les mêmes ressources, on peut offrir plus de service dans une période plus courte, ou offrir moins de service réparti sur une plus longue période.

Ainsi, les personnes participantes étaient invitées à exprimer leur préférence entre un service plus fréquent toute la journée, mais qui commencerait plus tard le matin et finirait plus tôt le soir (par exemple de 5 h à minuit), et un service moins fréquent tout au long de la journée, mais qui commencerait plus tôt le matin et finirait plus tard le soir (par exemple de 4 h à 1 ou 2 h du matin).

Tel que présenté à la figure 14, deux sur trois prendraient davantage le transport en commun si le service était plus fréquent, même s'il était moins étendu.

Figure 14 – Compromis entre fréquence et étendue

Q5. Personnellement, je vais utiliser plus souvent le transport en commun si ...



Les personnes issues de minorités sont légèrement plus nombreuses à privilégier un service plus étendu mais moins fréquent (33 % comparativement à 20 % des caucasien·ne·s), de même que celles et ceux qui prennent le transport en commun en dehors des heures de pointe (26 %).

Service aux heures de pointe et vers les centres-villes

Traditionnellement, la STO offrait une fréquence beaucoup plus élevée aux heures de pointe pour répondre aux besoins de déplacement aux heures de bureau, particulièrement vers les centres-villes du secteur Hull et d'Ottawa. Avant la pandémie, la STO n'avait pas assez d'autobus pour répondre à la demande toujours croissante aux heures de pointe. Les besoins et les priorités de la population ont changé ces deux dernières années.

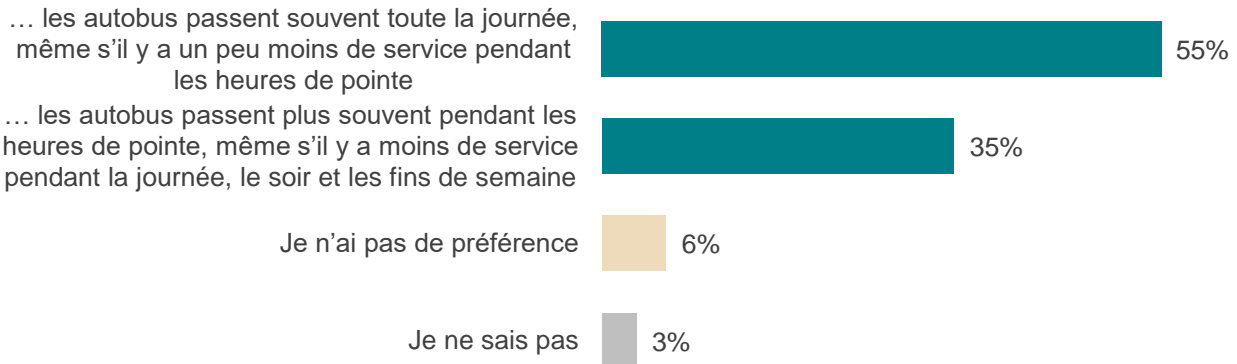
Service aux heures de pointe

Les répondant-e-s étaient d'abord invités à exprimer l'importance de la fréquence aux heures de pointe par rapport au reste de la journée.

À ce chapitre, une mince majorité (55 %) privilégie une plus grande fréquence tout au long de la journée, comme illustré à la figure 15.

Figure 15 – Compromis entre périodes de pointe et hors-pointe

Q6. Personnellement, je vais utiliser plus souvent le transport en commun si ...



Plusieurs écarts significatifs sont observés entre différents sous-groupes :

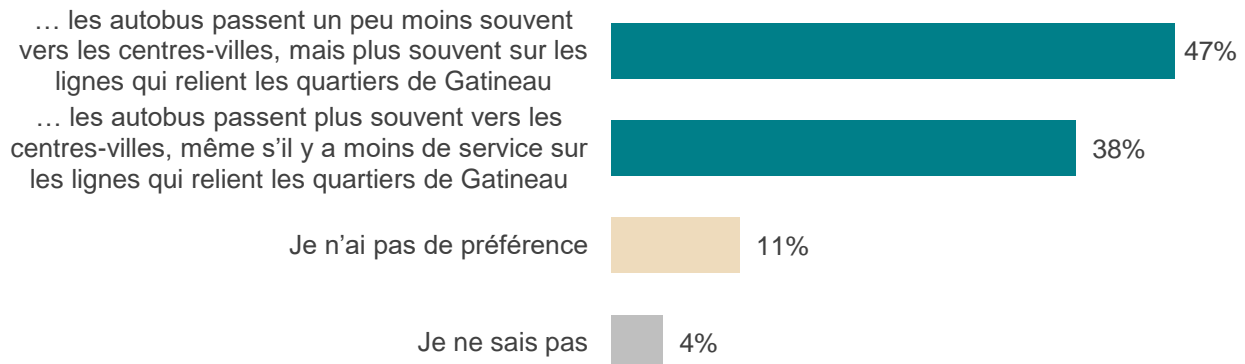
- Les femmes sont plus nombreuses à souhaiter un service plus fréquent aux heures de pointe (40 % comparativement à 31 % des hommes) alors que les hommes misent davantage sur la fréquence tout au long de la journée (61 % des hommes contre 50 % des femmes).
- Les personnes qui résident dans le secteur Hull sont significativement moins nombreuses à souhaiter un service plus fréquent aux heures de pointe (27 %). 63 % d'entre elles privilégient la fréquence tout au long de la journée.
- Les répondant-e-s qui prennent le transport en commun en dehors des heures de pointe, de même que celles et ceux qui n'ont pas accès à une voiture, sont plus nombreux-ses à désirer une bonne fréquence tout au long de la journée (respectivement 71 % et 66 %), tandis que celles et ceux qui le prennent seulement aux heures de pointe priorisent cette période à 52 %.

Service en direction des centres-villes

En ce qui concerne l'équilibre entre la desserte des centres-villes et inter-quartiers, à peine une personne sur deux (47 %) préférerait des services un peu plus fréquents sur les lignes reliant les quartiers de Gatineau entre eux, au détriment des services à destination des centres-villes (voir figure 16).

Figure 16 – Service vers les centres-villes ou entre les quartiers

Q7. Personnellement, je vais utiliser plus souvent le transport en commun si ...



Les répondant-e-s qui ne prennent l'autobus qu'aux heures de pointe se prononcent davantage en faveur d'une bonne fréquence en direction des centres-villes (47 %), de même que les 25 à 44 ans (44 %).

Commentaires

Une deuxième question ouverte permettait aux personnes participant à la consultation de faire part de leurs commentaires sur les questions précédentes. Les thématiques abordées dans les 87 commentaires recueillis sont présentées dans le tableau 2, accompagnées de l'occurrence de chacune.

Tableau 2 – Commentaires sur les périodes et les dessertes

Q8. Mes commentaires à ce sujet :

Commentaires	Mentions
Offrir plus de service dans les quartiers, à destination des commerces, des hôpitaux	12
Offrir des services directs / rapides vers les centres-villes	12
Offrir une bonne étendue de service, notamment sur les lignes principales très tard en soirée ou tôt le matin	9
Offrir une bonne fréquence pendant la journée et la fin de semaine	8
Renforcer les liens entre les quartiers	7
Ne pas faire de compromis / Obtenir davantage de ressources pour offrir les deux options	5
Offrir un bon service aux heures de pointe	5
Utiliser de petits autobus ou offrir des taxibus ou du transport à la demande	4
Offrir un meilleur service aux étudiants selon les heures de cours	3
Desservir les parcs industriels et les nouvelles entreprises	3
Offrir davantage de service à destination du Pré Tunney	3
Faciliter les correspondances	3
Assurer la fiabilité du réseau / ajouter des voies réservées aux autobus	3
Offrir davantage de stationnements vélos	2
Densifier la ville	1

Correspondances

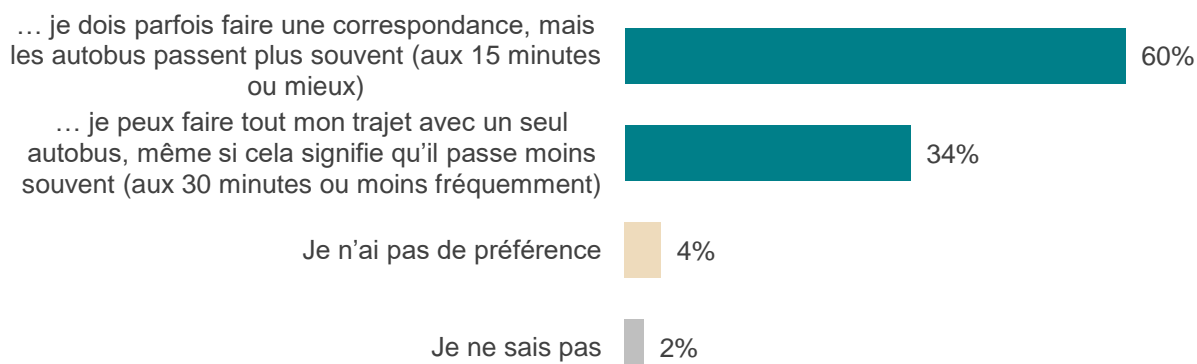
Si on essaie de relier tous les quartiers entre eux par des lignes directes, on aura beaucoup de lignes différentes sur lesquelles on ne pourra pas offrir une grande fréquence. Le réseau sera aussi plus compliqué à comprendre. Il peut donc être nécessaire d'offrir certains trajets en correspondance. Alors, comme la fréquence sera plus élevée, les temps d'attente seront réduits, et les temps de déplacement seront globalement plus courts que si on avait seulement des trajets directs.

Disposition à faire des correspondances

60 % des personnes ayant répondu au questionnaire sont généralement ouvertes à faire des correspondances en échange d'une fréquence plus élevée (voir figure 17).

Figure 17 – Compromis entre fréquence et correspondances

Q9. Personnellement, je vais utiliser plus souvent le transport en commun si ...



Les résident-e-s des secteurs de Buckingham et Masson-Angers¹ et de l'extérieur de Gatineau sont significativement plus nombreux-ses à préférer un trajet sans correspondance (respectivement 63 % et 50 %), de même que les moins de 25 ans (46 %) et celles et ceux qui n'utilisent que le service aux heures de pointe (43 %).

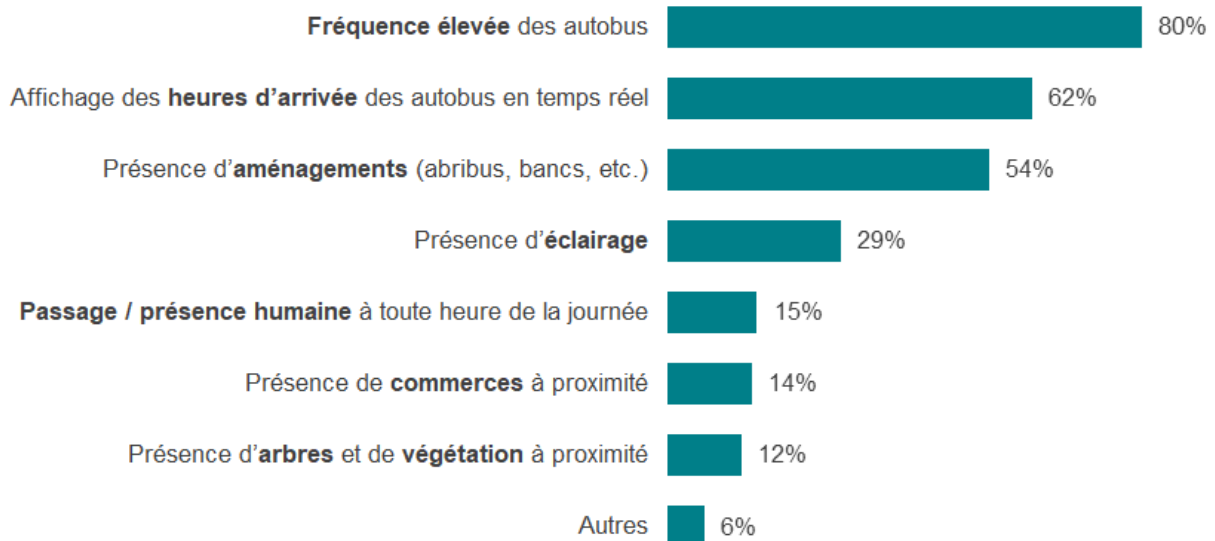
Améliorations pour faciliter les correspondances

Les répondant-e-s étaient ensuite invité-e-s à préciser les éléments les plus importants pour rendre les correspondances agréables, en choisissant jusqu'à trois éléments parmi une liste de sept, ou en suggérant d'autres éléments.

Comme l'illustre la figure 18, la quasi-totalité (80 %) citent la fréquence élevée des autobus comme étant un aspect important, suivie de l'affichage des heures d'arrivée en temps réel (62%) et de la présence d'aménagements tels que des abribus ou des bancs (54 %).

Figure 18 – Principaux éléments lors d’une correspondance

Q10. Selon moi, les éléments les plus importants pour qu’une correspondance soit agréable sont les suivants :



Les résident·e·s du secteur Hull accordent davantage d’importance à la présence d’arbres, qui est choisie par 19 % d’entre eux.

De plus, certains facteurs se distinguent selon les groupes d’âge :

- Les 25-44 ans citent aussi davantage la présence d’arbres (17 %);
- Les 45-64 ans, plus que les autres, jugent la présence d’éclairage importante (37 %);
- Quant aux personnes de 65 ans et plus, elles privilégient également la présence de commerces à proximité (38 %).¹

Les autres éléments mentionnés par les répondant·e·s sont présentés dans le tableau 3.

Tableau 3 – Autres éléments importants lors d’une correspondance

Q10. Selon moi, les éléments les plus importants pour qu’une correspondance soit agréable sont les suivants :

Autres éléments	Mentions
Coordination des horaires et ponctualité	5
Aménagements pour les vélos	5
Sécurité des arrêts et des traverses piétonnières	3
Protection des éléments (arbres ou abribus)	2
Simplicité du réseau et affichage (carte du réseau et horaires)	2
Chauffage	2
Accessibilité de l’infrastructure	1
Toilettes	1
Wi-Fi gratuit	1

Commentaires

On permettait ensuite aux personnes participantes d'inscrire leurs commentaires au sujet des correspondances par une question ouverte. Les 51 commentaires sont catégorisés dans le tableau 4. À noter que certains commentaires sans lien avec les correspondances en sont exclus.

Tableau 4 – Commentaires sur les correspondances

Q11. Mes commentaires à ce sujet :

Commentaires	Mentions
Assurer la synchronisation / garantir les correspondances	12
Offrir une bonne fréquence pour faciliter les correspondances	6
Offrir des trajets directs pour certaines lignes (ou pas plus d'une correspondance)	6
Tous les éléments proposés à la question 10 sont importants	5
Installer des abribus et des bancs	4
Afficher les horaires (imprimés ou en temps réel), installer de la signalétique	3
La sécurité est très importante	2
Simplifier le réseau et éviter les variantes	1
Optimiser les correspondances avec le réseau d'OC Transpo	1

Thème 2 – Combiner plusieurs modes de transport

Marche et transport en commun

Chaque trajet en autobus débute et se termine par un déplacement à pied. La marche constitue donc un aspect important de la qualité de l'expérience de déplacement en transport en commun.

Améliorations pour faciliter la marche

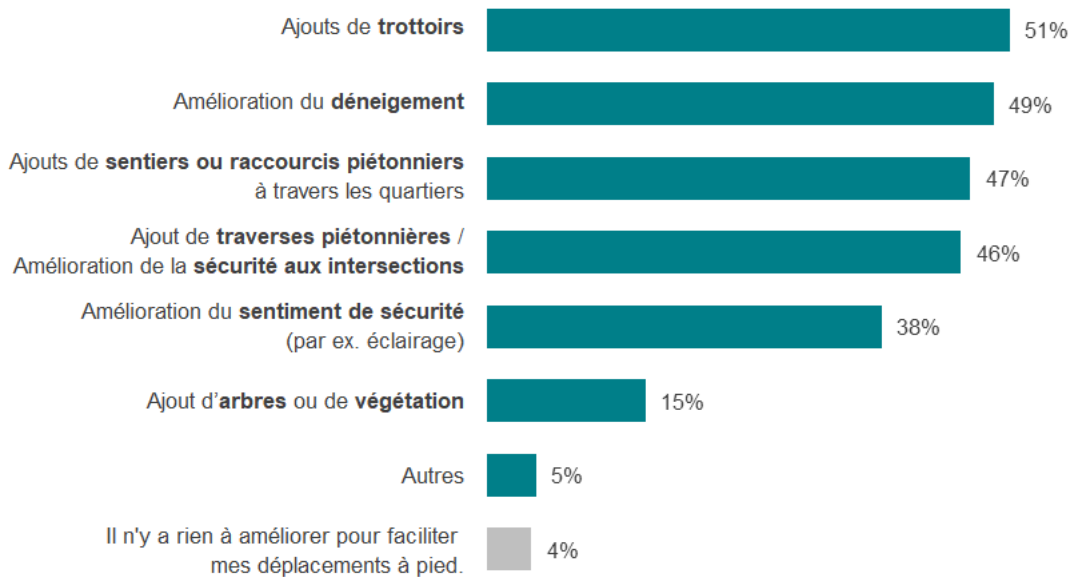
Les répondant·e·s étaient invité·e·s à s'exprimer sur les principaux aspects à améliorer pour faciliter leurs déplacements à pied, en choisissant jusqu'à trois éléments parmi une liste de six. D'autres éléments pouvaient également être suggérés.

Quatre éléments ressortent particulièrement parmi ceux listés à la figure 19 :

- L'ajout de trottoirs (51 %)
- L'amélioration du déneigement (49 %)
- L'ajout de sentiers ou raccourcis piétonniers (47 %)
- L'ajout de traverses piétonnières ou l'amélioration de la sécurité aux intersections (46 %).

Figure 19 – Principaux aspects à améliorer pour faciliter les déplacements à pied

Q12. Parmi les éléments ci-dessous, les principaux aspects à améliorer pour faciliter mes déplacements à pied depuis ou vers les arrêts d'autobus sont les suivants :



Certaines différences significatives ont pu être observées :

- Pour les femmes, le sentiment de sécurité est l'élément le plus important. Elles sont deux fois plus nombreuses que les hommes à citer cet aspect (52 % contre 26 %). Les hommes, quant à eux, mentionnent davantage les sentiers ou raccourcis piétonniers (55 % le citent contre 41 % des femmes).
- Les 25-44 ans privilégient davantage les sentiers ou raccourcis piétonniers (55 %), tandis que les 45-64 ans citent surtout le sentiment de sécurité (48 %).
- Comme à la question 10 sur les correspondances, les personnes qui habitent le secteur Hull sont plus nombreuses à citer l'ajout de végétation. C'est un aspect important pour 26 % d'entre elles.

Les autres éléments indiqués par les répondant-e-s sont listés dans le tableau 5.

Tableau 5 – Autres aspects à améliorer pour faciliter les déplacements à pied

Q12. Parmi les éléments ci-dessous, les principaux aspects à améliorer pour faciliter mes déplacements à pied depuis ou vers les arrêts d'autobus sont les suivants :

Autres aspects	Mentions
Trottoirs plus larges	3
Ajout d'abribus	2
Ajout d'aménagements piétonniers (feux prioritaires, tunnel à La Cité)	2
Réduction des distances de marche	1
Amélioration de l'éclairage aux arrêts	1
Réduction du nombre de lampadaires	1
Propreté des trottoirs	1

Commentaires

Une question ouverte permettait de recueillir les commentaires au sujet des déplacements à pied vers le transport en commun. Le tableau 6 présente les sujets abordés dans les 49 commentaires recueillis.

Tableau 6 – Commentaires sur la marche

Q13. Mes commentaires à ce sujet :

Commentaires	Mentions
Construction et/ou élargissement de trottoirs	10
Amélioration de la sécurité vis-à-vis des automobilistes, réduction de la vitesse et mesures de modération de la circulation	10
Ajout / sécurisation des traverses piétonnières, ajout de feux rectangulaires à clignotement rapide (FRCR), priorisation des piétons aux feux de circulation	8
Amélioration du déneigement, déglçage et nettoyage des trottoirs et des arrêts	7
Tous les éléments proposés à la question 12 sont importants	6
Accessibilité universelle (traverses, bateaux pavés)	4
Aménagements pour les vélos et la micromobilité	4
Ajouts de raccourcis ou sentiers piétonniers	3
Identification des arrêts (emplacement, toponymie, lignes et directions)	2
Aménager un tunnel au lieu d'une passerelle à la Station de la Cité	1
Tenir compte du dénivelé dans l'emplacement des arrêts	1

Vélo et transport en commun

Le vélo a un grand potentiel pour améliorer et faciliter l'accès au transport en commun. En effet, en 10 minutes, on parcourt 1 kilomètre à pied mais 3 kilomètres à vélo. En combinant vélo et autobus, on peut donc rejoindre efficacement les lignes à haute fréquence et avoir accès à davantage d'options.

Pour faciliter la combinaison de ces deux modes, la STO offre actuellement :

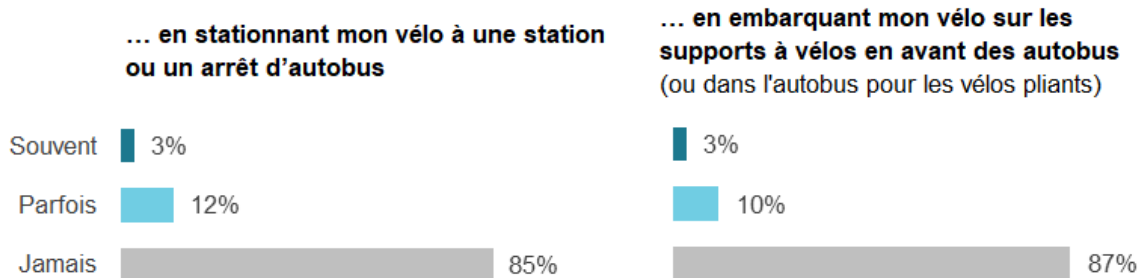
- Des supports à vélos disponibles à plus de 25 stations, Parcs-o-bus et arrêts du réseau;
- Le service Vélo-bus (les supports à vélos en avant des autobus) sur près des trois quarts du parc d'autobus, soit tous les véhicules compatibles.

Fréquence des pratiques intermodales

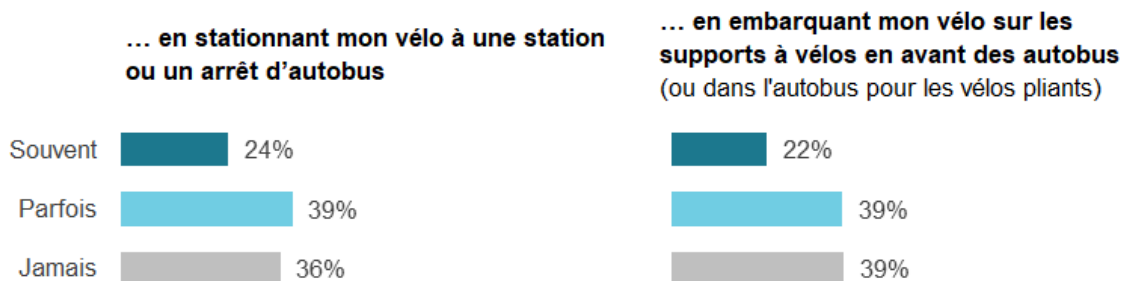
Nous sondions les répondant·e·s sur la fréquence des pratiques intermodales : non seulement sur leurs habitudes actuelles, mais aussi sur leur intérêt à combiner vélo et transport en commun si les conditions étaient plus favorables. Les réponses sont présentées à la figure 20.

Figure 20 – Combinaison du vélo et du transport en commun

Q18. Il m'arrive de combiner vélo et transport en commun ...



Q20. Si les conditions étaient réunies, j'aimerais combiner vélo et transport en commun ...



Il en ressort que **le potentiel de l'intermodalité est impressionnant**. Alors qu'à peine 20 % combinent actuellement vélo et transport en commun d'une façon ou d'une autre, que ce soit régulièrement ou à l'occasion, 71 % souhaiteraient le faire si les conditions étaient réunies.

Plusieurs écarts statistiquement significatifs ont été constatés. Les sous-groupes suivants semblent plus disposés à combiner vélo et transport en commun :

- Un pourcentage plus élevé des résident-e-s du secteur Hull stationnent parfois leur vélo à un arrêt (21 %).
- Les 25-44 ans sont également plus nombreux-ses à stationner parfois leur vélo (17 %). Si les conditions étaient réunies, les 25-44 ans seraient stationneraient plus souvent leur vélo à un arrêt (29 %), tandis que les moins de 25 ans souhaiteraient embarquer souvent leur vélo en avant des autobus (38 %). 49 % des 25-44 ans utiliseraient parfois le service Vélo-bus.
- Les personnes issues de minorités sont plus nombreuses à combiner vélo et autobus :
 - 29 % ont l'habitude de stationner leur vélo à un arrêt ou une station, dont 9 % qui le font souvent (contre 14 % et 2 % des caucasien-ne-s de langue française ou anglaise, respectivement). De plus, 78 % le feraient souvent ou parfois si les conditions étaient réunies, comparativement à 62 % des caucasien-ne-s.
 - 27 % utilisent le service Vélo-bus, contre 11 % des caucasien-ne-s. 71 % l'utiliseraient si les conditions étaient réunies, dont 40 % qui l'utiliseraient souvent (les pourcentages respectifs sont de 59 % et 20 % respectivement pour les caucasien-ne-s).

- Celles et ceux qui utilisent le transport en commun en dehors des heures de pointe sont plus nombreux à pratiquer l'intermodalité. 22 % stationnent leur vélo à un arrêt et 23 % utilisent le service Vélo-bus. Si les conditions étaient réunies, ces personnes seraient aussi plus nombreuses à adopter fréquemment ces habitudes. 31 % stationneraient souvent leur vélo et 29 % utiliseraient souvent le service Vélo-bus.

En revanche, les sous-groupes suivants sont moins intéressés par l'intermodalité vélo / autobus :

- Les femmes sont significativement plus nombreuses à ne jamais laisser leur vélo à un arrêt (89 % comparativement à 80 % des hommes). Elles sont aussi moins nombreuses à souhaiter le faire souvent si les conditions étaient réunies (18 % contre 29 % pour les hommes).

Il faut dire que les femmes font moins de vélo que les hommes. Dans les réponses aux questions 14 et 15 dont les résultats globaux sont présentés aux pages 12 et 13, on constatait en effet un écart significatif dans l'utilisation récréative de la bicyclette, mais encore plus pour ce qui est du vélo utilitaire. 47 % des femmes ne se déplacent jamais à vélo à la belle saison, comparativement à 34 % des hommes. Elles sont 92 % à ne pas se déplacer à vélo l'hiver, contre 82 % des hommes.

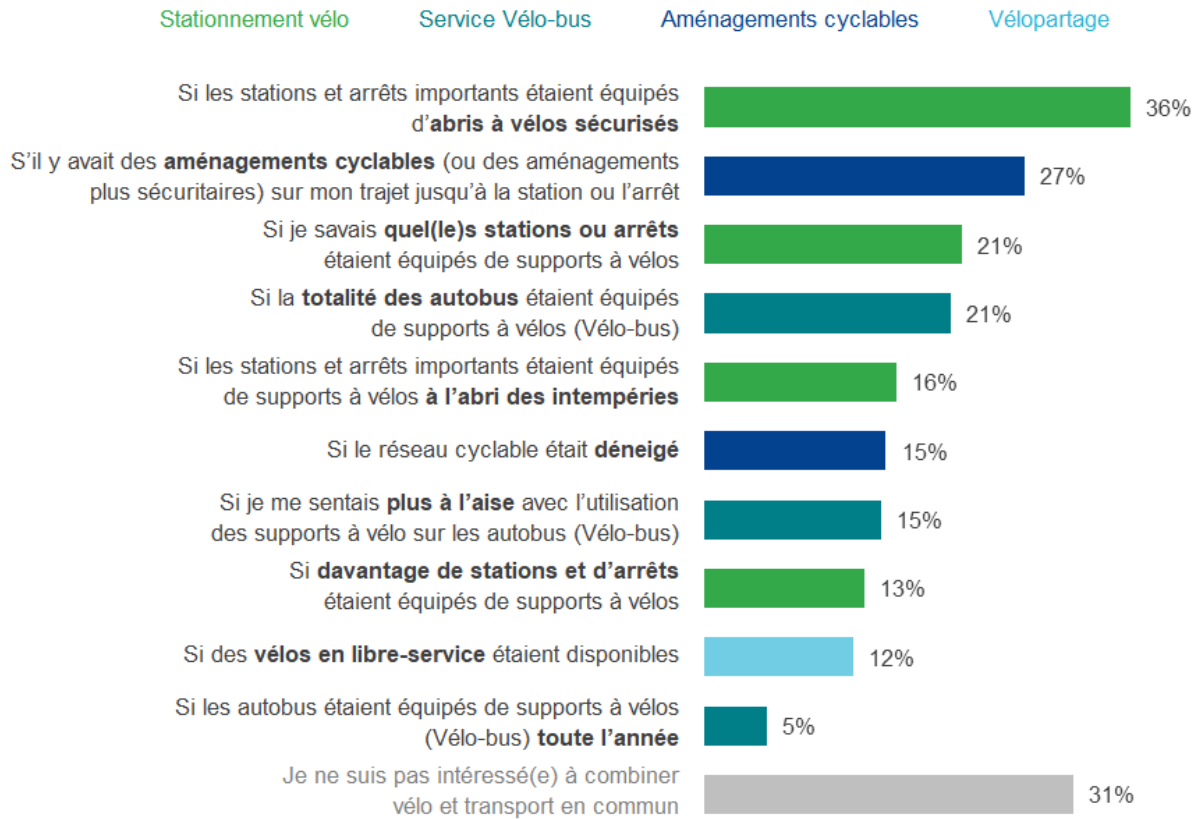
- Un plus grand nombre des 45 à 64 ans et des 65 ans et plus¹ ne combinerait pas vélo et autobus même si les conditions y étaient plus favorables : respectivement 44 % et 58 % ne stationneraient pas leur vélo et 48 % et 71 % n'utiliseraient pas le service Vélo-bus.

Améliorations pour faciliter la combinaison vélo / transport en commun

Quelles sont donc les conditions à réunir pour faciliter la combinaison du vélo et du transport en commun? C'était l'objet de la question 19 où les répondant-e-s étaient invité-e-s à choisir jusqu'à trois conditions qui rendraient cette combinaison plus attrayante. Les réponses sont présentées à la figure 21.

Figure 21 – Principaux aspects à améliorer pour faciliter la combinaison vélo / transport en commun

Q19. Je serais intéressé(e) à combiner (plus souvent) vélo et transport en commun dans les conditions suivantes :



La condition qui revient en tête de liste est l'ajout d'abris à vélos sécurisés, qui est cité par 36 % des personnes participantes. Ensuite viennent l'ajout d'aménagements cyclables (27 %), une meilleure connaissance des emplacements des supports à vélos (21 %), et la présence de supports à vélos sur l'ensemble du parc d'autobus (21 %).

On note des différences significatives dans les éléments mentionnés :

- Les hommes mentionnent plus souvent le déneigement du réseau cyclable (21 % comparativement à seulement 9 % pour les femmes).
- Les 25-44 ans citent davantage l'ajout de supports à vélos sur l'ensemble du parc d'autobus (28 %), qui n'est cité que par 12 % des 45-64 ans.
- Les personnes qui font partie de minorités sont plus nombreuses à citer la disponibilité de vélos en libre-service (27 % contre 10 % pour les caucasien-ne-s).
- Pour les résident-e-s du secteur Gatineau, les aménagements cyclables sont la principale amélioration à apporter (35 %), tandis que cet élément est significativement moins cité par les résident-e-s du secteur Aylmer (13 %).

Les autres éléments cités par les répondant-e-s sont présentés dans le tableau 7.

Tableau 7 – Autres aspects à améliorer pour faciliter la combinaison vélo / transport en commun

Q19. Je serais intéressé(e) à combiner (plus souvent) vélo et transport en commun dans les conditions suivantes :

Autres aspects	Mentions
Réseau cyclable plus direct reliant les stations et arrêts importants	2
Compatibilité du service Vélo-bus avec les vélos surdimensionnés	1
Possibilité d'embarquer avec un vélo dans l'autobus	1
Information sur les voyages où le service Vélo-bus est disponible	1
Accessibilité physique et visuelle des sentiers	1
Disponibilité de trottinettes en libre-service	1

Commentaires

Par le biais d'une question ouverte, les participant·e·s pouvaient ensuite faire part de leurs commentaires sur la combinaison du vélo et du transport en commun. Le tableau 8 présente les thèmes abordés dans les 46 commentaires reçus.

Tableau 8 – Commentaires sur le vélo

Q21. Mes commentaires à ce sujet :

Commentaires	Mentions
Offrir des stationnements sécurisés, prévenir le vol de vélo	11
Ajouter des aménagements cyclables, notamment vers les stations Rapibus, et des mesures de modération de la circulation	8
Offrir un service de vélos en libre-service	3
Garantir le service Vélo-bus	3
Enjeux de compatibilité avec le service Vélo-bus (fatbikes, vélos électriques)	2
Nécessité de l'intermodalité / Éloge du service Vélo-bus	2
Considérer l'accessibilité universelle et les besoins des utilisateurs de vélos adaptés	1
Inclure les trottinettes électriques	1
Élargir les voies réservées pour qu'elles soient partagées entre vélos et autobus	1
Éduquer clientèle et chauffeurs à l'utilisation du service Vélo-bus	1
Conserver les normes de distance de marche : le vélo ne devrait pas être considéré comme un complément au transport en commun	1
Tous les éléments proposés à la question 19 sont importants	1
Pas d'intérêt pour le vélo / la combinaison vélo - autobus	9

Thème 3 – Vélopartage

La région d'Ottawa-Gatineau a bénéficié d'un système de 300 vélos en libre-service appelé VeloGO de 2015 à 2018, dans le cadre d'un contrat donné par la Commission de la capitale nationale (CCN).

La STO souhaite explorer la possibilité de remettre sur pied un service de vélopartage à Gatineau durant la belle saison, comme BIXI à Montréal ou, plus récemment, àVélo à Québec.

Une étude de faisabilité sera menée prochainement pour évaluer le dimensionnement du service et la localisation des stations.

Les stations pourraient être déployées d'abord dans les secteurs où la densité de population est plus propice à soutenir un tel service.

De plus, comme la Ville d'Ottawa ne prévoit pas mettre en œuvre un programme de vélopartage pour le moment, le service pourrait n'être disponible que sur le territoire de Gatineau dans un premier temps.

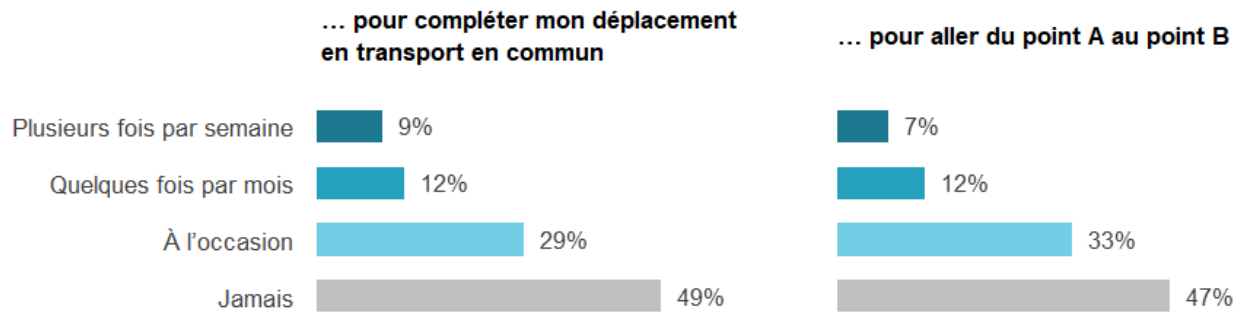
Intentions d'utilisation

Les répondant·e·s étaient donc invité·e·s à énoncer leurs intentions d'utilisation du système de vélopartage dans le cas où les vélos en libre-service seraient mécaniques ou bien électriques. La figure 22 présente les réponses détaillées.

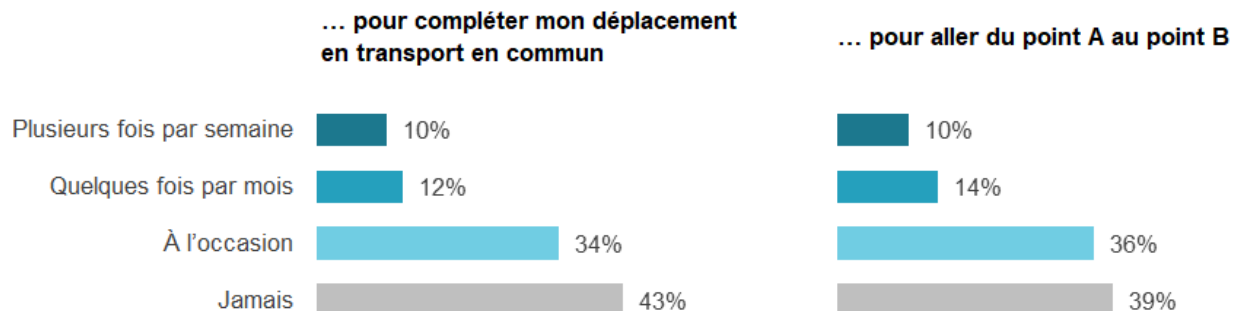
Les vélos à assistance électrique semblent avoir le potentiel de rejoindre légèrement plus d'utilisateurs. En effet, si tout usage confondu, 57 % utiliseraient des vélos mécaniques, 63 % emprunteraient des vélos électriques.

Figure 22 – Intentions d'utilisation du vélopartage

Q22. Si des vélos en libre-service mécaniques (sans assistance électrique) étaient disponibles à Gatineau, j'utiliserais le service ...



Q23. Si des vélos en libre-service à assistance électrique étaient disponibles à Gatineau, j'utiliserais le service ...



Certains sous-groupes semblent moins intéressés par le vélopartage :

- Les femmes sont significativement moins nombreuses à indiquer un intérêt pour le vélopartage, particulièrement en complément au transport en commun. 56 % disent ne pas avoir l'intention d'utiliser des vélos mécaniques de cette façon, comparativement à 42 % des hommes. Si les vélos étaient à assistance électrique, 51 % ne les utiliseraient jamais de cette façon, contre 38 % des hommes. Elles seraient aussi moins nombreuses à utiliser un tel système pour aller du point A au point B, mais les différences sont peu significatives.

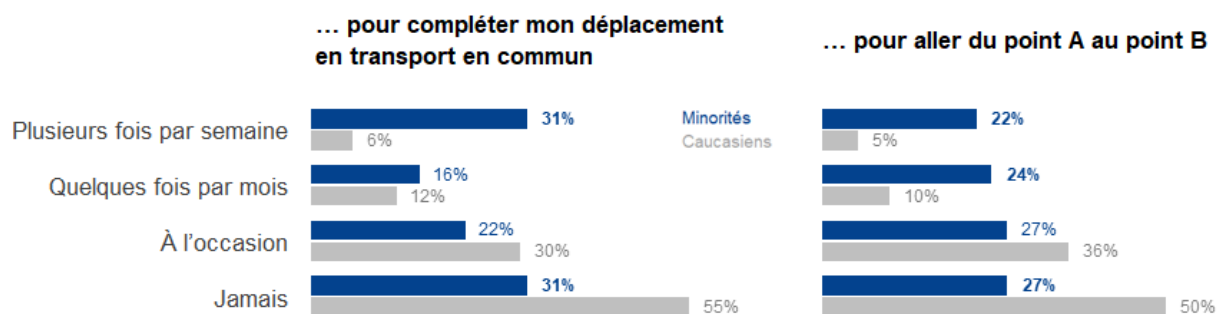
- Les 45-64 ans seraient moins nombreux à utiliser un système de vélopartage, que ce soit des vélos mécaniques (61 % en complément au TC et 56 % de A à B) ou électriques (53 % en complément au TC et 47 % de A à B).

En revanche, d'autres groupes manifestent un intérêt plus marqué :

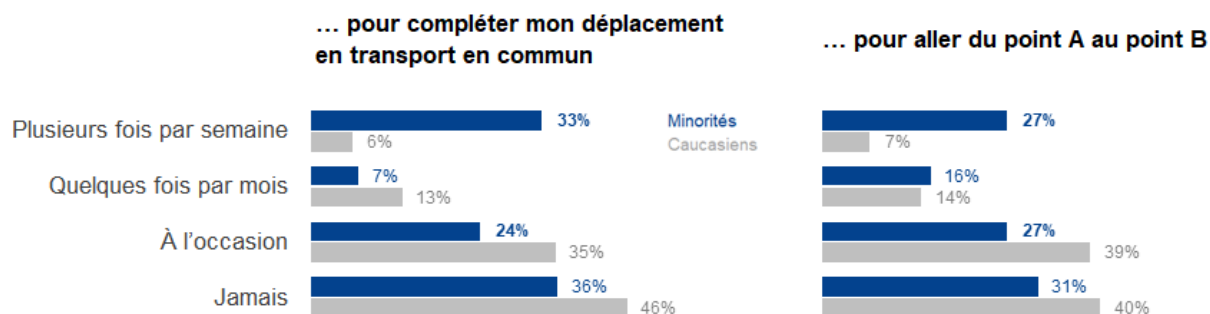
- Les moins de 25 ans utiliseraient davantage des vélos mécaniques en intermodalité (71 %) ou pour aller du point A au point B (76 %), mais aussi des vélos électriques (respectivement 73 % et 79 %).
- Une part plus élevée des 25-44 ans emprunteraient des vélos en libre-service quelques fois par mois, que ce soit des vélos mécaniques ou électriques en intermodalité (17 et 18 %), ou des vélos électriques du point A au point B (20 %).
- Celles et ceux qui n'ont pas accès à une voiture utiliseraient davantage le service plusieurs fois par semaine : des vélos mécaniques seraient utilisés par 16 % en intermodalité et 13 % pour aller de A à B, et des vélos électriques par 16 % de A à B.
- Les personnes appartenant à des minorités sont davantage intéressées par le vélopartage. Les écarts étant particulièrement marqués entre les minorités et les caucasiens de langue française ou anglaise, les résultats comparatifs sont présentés à la figure 23. Les pourcentages significativement supérieurs ou inférieurs sont identifiés en gras.

Figure 23 – Intentions d'utilisation du vélopartage des membres de minorités

Q22. Si des vélos en libre-service mécaniques (sans assistance électrique) étaient disponibles à Gatineau, j'utiliserais le service ...



Q23. Si des vélos en libre-service à assistance électrique étaient disponibles à Gatineau, j'utiliserais le service ...



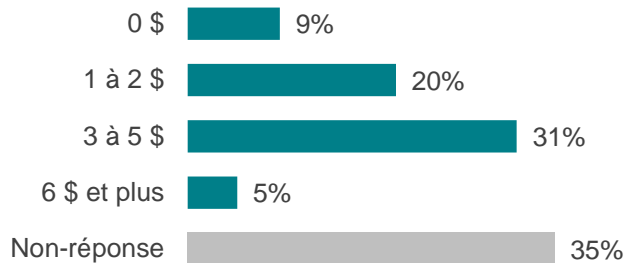
Tarifs souhaités

Si elles le souhaitent, les personnes participantes pouvaient également indiquer les tarifs qu'elles seraient prêtes à déboursier pour utiliser des vélos en libre-service.

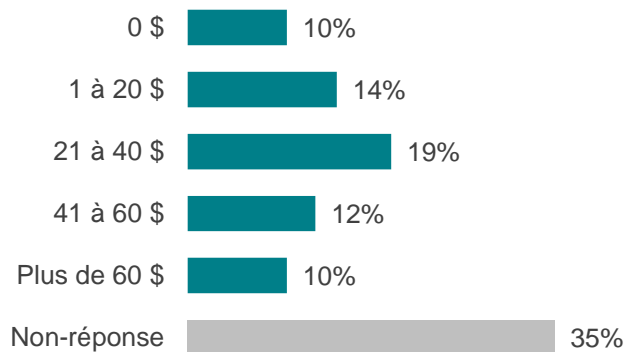
En moyenne, elles dépenseraient 3,55 \$ pour un trajet de 30 minutes et 37 \$ pour un abonnement mensuel. Les réponses médianes sont de 3,00 \$ et 30 \$, respectivement. Les réponses groupées sont présentées à la figure 24.

Figure 24 – Tarifs souhaités pour le vélopartage

Q24. Pour un trajet de 30 minutes, je serais prêt à déboursier :



Q25. Pour un abonnement mensuel permettant d'effectuer autant de trajets de moins de 30 minutes que je le souhaite, je serais prêt à déboursier :



Les femmes seraient prêtes à déboursier davantage, soit 4,55 \$ au déplacement en moyenne contre 2,90 \$ pour les hommes, et 43 \$ en moyenne pour l'abonnement contre 31 \$ pour les hommes.

Ceux et celles qui n'ont pas accès à une voiture pourraient déboursier 46 \$ en moyenne pour un abonnement contre 35 \$ pour ceux qui ont accès à une voiture.

Commentaires

Une dernière question ouverte permettait de recueillir les commentaires au sujet du vélopartage. 75 personnes ont inscrit des commentaires et les sujets abordés sont présentés dans le tableau 9.

Tableau 9 – Commentaires sur le vélopartage

Q26. Mes commentaires à ce sujet :

Commentaires	Mentions
Un service de vélopartage serait une bonne idée	12
Tarifification combinée / vélopartage intégré dans l'abonnement	9
Tarifs abordables	7
Aménagement de pistes cyclables sécuritaires pour les déplacements à vélo	7
Trajets de plus de 30 minutes	5
Enjeu de l'étalement urbain pour la viabilité d'un tel système à Gatineau	5
Gratuité du transport en commun	4
Intérêt pour un service de trottinettes électriques	3
Intérêt pour des vélos électriques	2
Inclusion d'options accessibles	2
Vélos de bonne qualité avec racks et paniers	2
Disponibilité d'un système intégré à Ottawa	1
Préférence pour l'autopartage	1
Pas d'intérêt pour un tel système	12

Conclusion et pistes de réflexion

La consultation publique réalisée à l'été 2022 a permis de sonder les citoyens sur les compromis à trouver pour desservir en transport en commun un territoire tel que celui de Gatineau.

Confrontés à des choix difficiles, la majorité des répondant-e-s ont privilégié la fréquence de service à la distance de marche, l'étendue de service ou encore la possibilité de faire un trajet direct. Il est vrai que c'est la fréquence qui a le plus d'impact sur l'expérience en transport en commun. Elle affecte le temps d'attente, la facilité à faire des correspondances, et par là même, les temps de trajet. La haute fréquence permet une plus grande liberté et une spontanéité dans les déplacements.

Cela dit, la STO doit répondre à une grande diversité de besoins et de clientèles, comme le démontrent les avis partagés sur certaines questions et plusieurs des commentaires recueillis. Ainsi, alors que tous pourraient bénéficier de trajets plus rapides grâce à des parcours plus directs et fréquents, l'allongement des distances de marche peut constituer un obstacle pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, ou encore les parents de jeunes enfants. De même, la STO doit tenir compte des besoins des étudiants et des travailleurs atypiques, qui pourraient avoir besoin de voyages plus tôt ou plus tard.

Les besoins ont évolué avec la pandémie. Les déplacements à l'intérieur des quartiers ou entre les quartiers ont pris une plus grande place, et plusieurs citoyen-ne-s ont souligné l'importance de desservir adéquatement les commerces ou les hôpitaux. Malgré cela, on note une certaine réticence à voir les fréquences de service légèrement réduites en période de pointe et vers les centres-villes.

Les résultats de la consultation démontrent par ailleurs le potentiel extraordinaire du transport actif, notamment en intermodalité, pour maximiser les options de déplacements et leur efficacité. La marche est bien sûr un incontournable pour accéder au transport collectif, et l'intérêt pour la combinaison du vélo et l'autobus est souvent sous-estimé. Pour réaliser ce potentiel, cela demande cependant des investissements significatifs dans les aménagements et leur entretien, des trottoirs et leur déneigement aux abris à vélos sécurisés en passant par les traverses piétonnières. Notons à ce chapitre les préoccupations des femmes pour leur sécurité, que ce soit lors de l'attente à l'arrêt d'autobus ou de leurs trajets à pied ou à vélo, qui doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Les attentes sont grandes, et plusieurs ont noté qu'on ne devait pas avoir à faire de compromis : *« Il devrait y avoir une troisième alternative, pour chaque question, qui combine les deux premières. Cela coûtera plus cher, mais c'est bénéfique pour les usagers et les Gatinois. »* Cela pose la question des ressources disponibles et des moyens à utiliser pour desservir des quartiers peu denses, conçus pour l'automobile. Et bien sûr, des changements à apporter à l'aménagement du territoire pour amener la densité et la mixité qui permettront de mieux soutenir le développement du transport en commun.

Annexe

Questionnaire de consultation



Ensemble, définissons la mobilité de demain

Consultation
publique
du 24 mai
au 3 juillet



Le transport en commun est essentiel afin de déplacer efficacement un grand nombre de personnes. De plus, il permet à chacun d'accéder aux études, à l'emploi et aux loisirs, quels que soient son âge, ses capacités ou ses moyens financiers.

Le succès du transport en commun nous affecte tous, que l'on utilise ou non le service. Tous les citoyens bénéficient d'une meilleure qualité de l'air, de la réduction de la congestion, et du bon fonctionnement des services essentiels comme les épiceries et les hôpitaux. Et comme le transport représente 44 % des émissions de gaz à effet de serre à Gatineau, l'adoption des modes actifs et collectifs est primordiale dans un contexte de crise climatique.

Cela dit, **l'étalement urbain** qu'a connu la région dans les dernières décennies **représente un défi majeur** pour offrir un service efficace et performant.

Avec des ressources limitées, le transport en commun ne peut pas tout faire, partout, tout le temps. On doit établir des priorités et trouver le meilleur compromis entre des objectifs parfois contradictoires.

La STO peut toutefois **miser sur la complémentarité avec le transport actif**, soit la marche et le vélo, pour améliorer les déplacements. Elle souhaite d'ailleurs explorer le déploiement d'un service de vélopartage.

Cette consultation publique vise donc à comprendre vos priorités pour que le service de transport en commun soit attrayant pour vous.

Vos réponses alimenteront deux documents de référence :

- **Le Guide de conception et de normes de service**, qui définit les standards de qualité de service visés par la STO et qui est en cours de révision;
- **La stratégie d'intermodalité**, qui est en cours d'élaboration et définira les orientations qui seront prises pour faciliter la combinaison des modes de transport.

Répondre au questionnaire vous prendra environ 15 minutes. Les questions identifiées par un astérisque (*) sont obligatoires.

Faites-nous parvenir votre questionnaire complété **avant le 3 juillet** :

Par courrier adressé à :

STO - Direction de l'Expérience client
100B - 10 rue Noël
Gatineau QC J8Z 3G5

Ou dans l'un de nos 4 Points de service :

- Galeries Aylmer, 181 rue Principale
- Village Cartier, 425 boulevard Saint-Joseph
- STO, 111 rue Jean-Proulx
- Station de la Cité, 459 boulevard de la Cité

Thème 1 - Définir les priorités

Achalandage ou couverture

Une société de transport peut viser deux objectifs contradictoires :

- Elle peut chercher à **maximiser l'achalandage**. Alors, elle concentrera le service dans les quartiers les plus denses et marchables, où les gens sont plus susceptibles d'utiliser fréquemment le transport en commun. Puisqu'il y aura moins de lignes, on pourra offrir une très grande fréquence. Ainsi, les citoyens des quartiers denses pourront se fier au transport en commun et n'auront pas nécessairement besoin de posséder une voiture. Le service sera très performant et nécessitera moins de subventions car les autobus seront toujours bien remplis.
- Au contraire, une société de transport peut chercher à **maximiser la couverture du territoire**. Le réseau desservira tous les quartiers, même les moins denses et les plus ruraux. Mais alors, les ressources devront être réparties sur un grand nombre de lignes, ce qui veut dire que leur fréquence sera plus faible. Par conséquent, chaque citoyen, où qu'il habite, aura accès à un peu de service seulement, et le transport en commun répondra aux besoins de base de ceux qui n'ont pas d'autres choix.

Dans la réalité, ce n'est pas tout l'un ou tout l'autre, c'est une question de compromis! Il faudra savoir quelle partie des ressources on consacre à donner un peu de service partout par rapport à offrir une grande fréquence sur les axes les plus porteurs. Quel est votre avis?

* 1. Selon moi, la STO devrait ...

- ... offrir **plus de service** dans les quartiers où plus de gens sont susceptibles de prendre l'autobus (ceux où il y a plus de résidents, d'emplois et de services)
- ... offrir **le même niveau de service** dans tous les quartiers, même si dans certains, peu de gens prendront l'autobus, et dans d'autres, les autobus seront bondés
- Je n'ai pas de préférence
- Je ne sais pas

* 2. Selon moi, la STO devrait ...

- ... offrir une **très grande fréquence**, aux 15 minutes minimum, sur certains grands axes (Aylmer-Taché, Plateau, Saint-Joseph, Rapibus, Gréber-Fournier), et une fréquence moindre (aux 30 minutes) sur les autres rues
- ... offrir **le même niveau de service** sur les grands axes que sur les autres rues
- Je n'ai pas de préférence
- Je ne sais pas

Quand les autobus restent sur les grands axes plutôt que de zigzaguer dans les quartiers, et que les arrêts sont un peu espacés, cela permet d'offrir un service plus rapide et plus fréquent. Par contre, certaines personnes doivent marcher un peu plus pour se rendre à l'arrêt. Une attention particulière est toujours portée à la desserte des endroits fréquentés par les personnes âgées ou à mobilité réduite. Qu'en pensez-vous?

* 3. Personnellement, je vais utiliser plus souvent le transport en commun si ...

- ... les autobus passent **plus souvent** (par exemple aux 15 minutes) et offrent un trajet **plus rapide**, mais je dois **marcher plus longtemps** jusqu'à l'arrêt (jusqu'à 10 minutes)
- ... les autobus passent **moins souvent** (par exemple aux 30 minutes) et le trajet est **moins rapide**, mais je dois **marcher moins longtemps** jusqu'à l'arrêt (jusqu'à 5 minutes)
- Je n'ai pas de préférence
- Je ne sais pas

4. Mes commentaires à ce sujet :

Fréquence et étendue de service

Plusieurs clients souhaiteraient que le service soit offert plus tôt le matin et plus tard dans la nuit, voire 24 heures sur 24. Mais avec les mêmes ressources, on peut offrir plus de service dans une période plus courte, ou offrir moins de service réparti sur une plus longue période. Qu'en pensez-vous?

* 5. Personnellement, je vais utiliser plus souvent le transport en commun si ...

- ... les autobus passent **moins souvent** tout au long de la journée, mais le service commence **plus tôt le matin** et finit **plus tard le soir** (par ex. dès 4 h et jusqu'à 1 ou 2 h du matin)
- ... les autobus passent **plus souvent** tout au long de la journée, mais le service commence **plus tard le matin** et finit **plus tôt le soir** (par ex. de 5 h à minuit)
- Je n'ai pas de préférence
- Je ne sais pas

Service aux heures de pointe et vers les centres-villes

Traditionnellement, la STO offrait une fréquence beaucoup plus élevée aux heures de pointe pour répondre aux besoins de déplacement aux heures de bureau, particulièrement vers les centres-villes du secteur Hull et d'Ottawa. Avant la pandémie, la STO n'avait pas assez d'autobus pour répondre à la demande toujours croissante aux heures de pointe. Les besoins et les priorités de la population ont changé ces deux dernières années. Quels sont les vôtres?

* 6. Personnellement, je vais utiliser plus souvent le transport en commun si ...

- ... les autobus passent **plus souvent pendant les heures de pointe**, même s'il y a moins de service pendant la journée, le soir et les fins de semaine
- ... les autobus passent **souvent toute la journée**, même s'il y a un peu moins de service pendant les heures de pointe
- Je n'ai pas de préférence
- Je ne sais pas

* 7. Personnellement, je vais utiliser plus souvent le transport en commun si ...

- ... les autobus passent **plus souvent en direction des centres-villes**, même s'il y a moins de service sur les lignes qui relient les quartiers de Gatineau entre eux (par exemple les lignes 39, 49, 800, ...)
- ... les autobus passent un peu moins souvent en direction des centres-villes, mais **plus souvent sur les lignes qui relient les quartiers** de Gatineau entre eux
- Je n'ai pas de préférence
- Je ne sais pas

8. Mes commentaires à ce sujet :

Correspondances

Si on essaie de relier tous les quartiers entre eux par des lignes directes, on aura beaucoup de lignes différentes sur lesquelles on ne pourra pas offrir une grande fréquence. Le réseau sera aussi plus compliqué à comprendre. Il peut donc être nécessaire d'offrir certains trajets en correspondance. Alors, comme la fréquence sera plus élevée, les temps d'attente seront réduits, et les temps de déplacement seront globalement plus courts que si on avait seulement des trajets directs. Que préférez-vous?

* 9. Personnellement, je vais utiliser plus souvent le transport en commun si ...

- ... je peux faire tout mon trajet avec **un seul autobus**, même si cela signifie qu'il passe **moins souvent** (aux 30 minutes ou moins fréquemment)
- ... je dois **parfois faire une correspondance**, mais les autobus passent **plus souvent** (aux 15 minutes ou mieux)
- Je n'ai pas de préférence
- Je ne sais pas

* 10. Selon moi, les éléments les plus importants pour qu'une correspondance soit agréable sont les suivants :

Veuillez sélectionner jusqu'à 3 réponses maximum.

- Affichage des heures d'arrivée** des autobus en temps réel
- Présence d'**arbres et de végétation** à proximité
- Présence d'**aménagements** (abribus, bancs, etc.)
- Lieu de **passage / présence humaine** à toute heure de la journée
- Présence de **commerces à proximité**
- Présence d'**éclairage**
- Fréquence élevée** des autobus (ex : aux 15 minutes ou mieux) pour réduire le temps d'attente
- Autre (veuillez préciser) :

11. Mes commentaires à ce sujet :

Thème 2 - Combiner plusieurs modes de transport

Marche et transport en commun

Chaque trajet en autobus débute et se termine par un déplacement à pied. La marche constitue donc un aspect important de la qualité de l'expérience de déplacement en transport en commun.

* 12. Parmi les éléments ci-dessous, les principaux aspects à améliorer pour faciliter mes déplacements à pied depuis ou vers les arrêts d'autobus sont les suivants :

Veillez sélectionner jusqu'à 3 réponses maximum.

- Ajout d'**arbres** ou de **végétation**
- Ajouts de **trottoirs**
- Amélioration du **déneigement**
- Amélioration du sentiment de **sécurité** (par ex. éclairage)
- Ajouts de **sentiers ou raccourcis piétonniers** à travers les quartiers
- Ajout de **traverses piétonnières** / amélioration de la **sécurité aux intersections**
- Autre (veuillez préciser) :
- Il n'y a rien à améliorer pour faciliter mes déplacements à pied.

13. Mes commentaires à ce sujet :

Vélo et transport en commun

Le vélo a un grand potentiel pour améliorer et faciliter l'accès au transport en commun. En effet, en 10 minutes, on parcourt 1 kilomètre à pied mais 3 kilomètres à vélo. En combinant vélo et autobus, on peut donc rejoindre efficacement les lignes à haute fréquence et avoir accès à davantage d'options.

Pour faciliter la combinaison de ces deux modes, la STO offre actuellement :

- Des supports à vélos disponibles à plus de 25 stations, Parcs-o-bus et arrêts du réseau;
- Le service Vélo-bus (les supports à vélos en avant des autobus) sur près des trois quarts du parc d'autobus, soit tous les véhicules compatibles.

* 14. À la belle saison, je fais du vélo :

	Plusieurs fois par semaine	Quelques fois par mois	À l'occasion	Jamais
Pour mes déplacements	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour les loisirs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 15. En hiver, je fais du vélo :

	Plusieurs fois par semaine	Quelques fois par mois	À l'occasion	Jamais
Pour mes déplacements	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour les loisirs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 16. Je possède un vélo :

- Oui
 Non

Si oui :

17. Je possède un vélo de type :

	Mécanique (sans assistance électrique)	À assistance électrique
Vélo "standard" (de ville, de route, hybride, de montagne ou gravel)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vélo à roues surdimensionnées (<i>fatbike</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vélo cargo (longtail, biporteur ou triporteur)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vélo pliant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Autre (veuillez préciser) :

* 18. Il m'arrive de combiner vélo et transport en commun ...

	Souvent	Parfois	Jamais
... en stationnant mon vélo à une station ou un arrêt d'autobus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... en embarquant mon vélo sur les supports à vélos en avant des autobus (ou dans l'autobus pour les vélos pliants)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 19. Je serais intéressé(e) à combiner (plus souvent) vélo et transport en commun dans les conditions suivantes :

Veillez sélectionner jusqu'à 3 réponses maximum.

- Si je savais **quel(le)s stations ou arrêts** étaient équipés de supports à vélos
- Si **davantage de stations et d'arrêts** étaient équipés de supports à vélos
- Si les stations et arrêts importants étaient équipés de supports à vélos à **l'abri des intempéries**
- Si les stations et arrêts importants étaient équipés d'abris à vélos **sécurisés**
- Si je me sentais plus **à l'aise** avec l'utilisation des supports à vélo sur les autobus (Vélo-bus)
- Si **la totalité des autobus** étaient équipés de supports à vélos (Vélo-bus)
- Si les autobus étaient équipés de supports à vélos **toute l'année** (Vélo-bus)
- S'il y avait des **aménagements cyclables** (ou des aménagements plus sécuritaires) sur mon trajet jusqu'à la station ou l'arrêt
- Si le réseau cyclable était **déneigé**
- Si des **vélos en libre-service** étaient disponibles
- Autre (veuillez préciser) :
- Je ne suis pas intéressé(e) à combiner vélo et transport en commun

* 20. Si les conditions étaient réunies, j'aimerais combiner vélo et transport en commun ...

	Souvent	Parfois	Jamais
... en stationnant mon vélo à une station ou un arrêt d'autobus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... en embarquant mon vélo sur les supports à vélos en avant des autobus (ou dans l'autobus pour les vélos pliants)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

21. Mes commentaires à ce sujet :

Thème 3 - Vélopartage

La région d'Ottawa-Gatineau a bénéficié d'un système de 300 vélos en libre-service appelé VeloGO de 2015 à 2018, dans le cadre d'un contrat donné par la Commission de la capitale nationale (CCN).

La STO souhaite explorer la possibilité de remettre sur pied un service de vélopartage à Gatineau durant la belle saison, comme BIXI à Montréal ou, plus récemment, àVélo à Québec.

Une étude de faisabilité sera menée prochainement pour évaluer le dimensionnement du service et la localisation des stations.

Les stations pourraient être déployées d'abord dans les secteurs où la densité de population est suffisante pour soutenir un tel service.

De plus, comme la Ville d'Ottawa ne prévoit pas mettre en œuvre un programme de vélopartage pour le moment, le service pourrait n'être disponible que sur le territoire de Gatineau dans un premier temps.

* 22. Si des vélos en libre-service **mécaniques** (sans assistance électrique) étaient disponibles à Gatineau, j'utiliserais le service ...

	Plusieurs fois par semaine	Quelques fois par mois	À l'occasion	Jamais
... pour compléter mon déplacement en transport en commun (avant ou après mon trajet en autobus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... pour aller du point A au point B	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 23. Si des vélos en libre-service **à assistance électrique** étaient disponibles à Gatineau, j'utiliserais le service ...

	Plusieurs fois par semaine	Quelques fois par mois	À l'occasion	Jamais
... pour compléter mon déplacement en transport en commun (avant ou après mon trajet en autobus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... pour aller du point A au point B	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

24. **Pour un trajet de 30 minutes**, je serais prêt à déboursier :

Veillez inscrire le montant en dollars.

25. **Pour un abonnement mensuel** permettant d'effectuer autant de trajets de moins de 30 minutes que je le souhaite, je serais prêt à déboursier :

Veillez inscrire le montant en dollars.

26. Mes commentaires à ce sujet :

Mon profil

Vous avez presque terminé! Les quelques questions qui suivent nous permettront de nous assurer que les résultats sont représentatifs de la population et de faire des regroupements lors de l'analyse des résultats.

* 27. À quelle fréquence ... ?

	Plusieurs fois par semaine	Quelques fois par mois	À l'occasion	Jamais	Je ne sais pas
... utilisiez-vous le transport en commun avant la pandémie?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... l'utilisez-vous en ce moment?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... pensez-vous l'utiliser d'ici la fin de l'année 2022?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 28. En général, à quelles périodes prenez-vous l'autobus?

- En semaine, le matin avant 9 h
- En semaine, en journée entre 9 h et 15 h
- En semaine, l'après-midi entre 15 h et 18 h
- En semaine, le soir après 18 h
- En fin de semaine, le samedi et/ou le dimanche
- Je ne prends pas l'autobus

* 29. Avez-vous accès à un véhicule personnel?

- Oui, en tout temps
- Oui, une partie du temps (véhicule partagé avec d'autres personnes de la famille)
- Non, je n'ai pas de véhicule
- Non, je ne conduis pas

* 30. Où résidez-vous?

- Gatineau, secteur Aylmer (hors Plateau)
- Gatineau, secteur Hull (hors Plateau)
- Gatineau, secteur du Plateau
- Gatineau, secteur Gatineau
- Gatineau, secteur Buckingham
- Gatineau, secteur Masson-Angers
- Autre municipalité que la Ville de Gatineau, veuillez préciser :

* 31. Quel est votre code postal?

Veuillez inscrire les 6 caractères.

* 32. À quel genre vous identifiez-vous le plus?

- Homme
- Femme
- Je préfère ne pas répondre
- Je m'identifie comme :

* 33. Dans quel groupe d'âge vous situez-vous?

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

* 34. Auquel de ces groupes appartenez-vous?

- Je fais partie des peuples autochtones du Canada (Premières Nations, Métis ou Inuits)
- Je fais partie d'une minorité visible (autre qu'autochtone)
- Je fais partie d'une minorité ethnique : je suis caucasien (blanc), mais ma langue maternelle n'est pas le français ou l'anglais
- Je suis caucasien (blanc), et ma langue maternelle est le français ou l'anglais