



**ANNIE-PIER
CARON DAVIAULT**
CONSULTANTE EN DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL
819-592-4467 · CONSULTANTE@ANNIEPIER.CA

COMPTE-RENDU

Consultation publique - Projet structurant
de transport collectif entre l'ouest de
Gatineau et les centres-villes de Gatineau
et d'Ottawa - Insertion au centre-ville
d'Ottawa

Présenté à
**Société de transport de l'Outaouais
(STO)**

Table des matières

Liste des figures	3
Liste des tableaux	3
Sommaire.....	4
Présentation sommaire des résultats	4
Mise en contexte	6
Contexte	6
Besoin	6
Processus de consultation	8
Objectifs.....	8
Échéancier	8
Plan de communication	8
Questionnaire de consultation	9
Présentation des résultats	10
Profil des répondants.....	10
Résultats par question	11
La desserte des centres-villes	11
Les éléments à privilégier pour l’insertion	15
La préservation de l'image et de la valeur patrimoniale	19
Les objectifs d’insertion	22
La préférence des options d’insertion	24
La présence d’autobus de la STO au centre-ville d’Ottawa.....	32
Autres commentaires	35
Conclusion	43

Liste des figures

Figure 1 - Provenance des répondants	10
Figure 2 - Moyens de transport les plus prisés	11
Figure 3 - Question 1 - Desserte des centres-villes.....	12
Figure 4 - Réponses pour la desserte au centre-ville d'Ottawa	12
Figure 5 - Réponses pour la desserte au centre-ville de Gatineau.....	13
Figure 6 - Réponses concernant l'arrimage avec l'O-Train.....	14
Figure 7 - Question 2 - Considérations des options d'insertion	15
Figure 8 - Importance des considérations - Global	16
Figure 9 - Importance des considérations - Québec	16
Figure 10 - Importance des considérations - Ontario	17
Figure 11 - Question 3 - Compatibilité avec la préservation de l'image et la valeur patrimoniale. 19	
Figure 12 - Compatibilité avec la préservation de l'image et la valeur patrimoniale - Global.....	19
Figure 13 - Compatibilité avec la préservation de l'image et la valeur patrimoniale - Québec.....	20
Figure 14 - Compatibilité avec la préservation de l'image et la valeur patrimoniale - Ontario.....	20
Figure 15 - Question 4 - Options qui répondent le mieux aux objectifs.....	22
Figure 16 - Options qui répondent le mieux aux objectifs - Global.....	23
Figure 17 - Options qui répondent le mieux aux objectifs - Québec.....	23
Figure 18 - Options qui répondent le mieux aux objectifs - Ontario.....	23
Figure 19 - Question 5 - Préférence des options d'insertion	24
Figure 20 - Préférence des options d'insertion - Global.....	25
Figure 21 - Préférence des options d'insertion - Québec	25
Figure 22 - Préférences des options d'insertion - Ontario	25
Figure 23 - Question 6 - La présence d'autobus de la STO au centre-ville d'Ottawa	32
Figure 24 - La présence d'autobus de la STO au centre-ville d'Ottawa - Global.....	32
Figure 25 - La présence d'autobus de la STO au centre-ville d'Ottawa- Québec	33
Figure 26 - La présence d'autobus de la STO au centre-ville d'Ottawa - Ontario.....	33

Liste des tableaux

Tableau 1 - Catégorisation des commentaires sur les considérations	17
Tableau 2 - Commentaires - En défaveur des trois options	27
Tableau 3 - Classification des commentaires en lien avec les options 1 et 2	28
Tableau 4 - Catégorisation des commentaires pour l'option 3 - Tunnel sous Sparks.....	30
Tableau 5 - Classification des commentaires - autres propositions d'insertions ou modifications	35
Tableau 6 - Catégorisation des commentaires - autres commentaires	41

Sommaire

La Société de transport de l'Outaouais a tenu une consultation en ligne du 22 juin au 19 juillet dans laquelle elle invitait les Gatinois, Ottavians et résidents des municipalités limitrophes à se prononcer sur les scénarios d'insertion du système de transport en commun de la STO au centre-ville d'Ottawa. Le questionnaire en ligne fut rempli par 1 503 personnes, provenant principalement de Gatineau (60 %) et d'Ottawa (38 %). 2 % des répondants proviennent de municipalités limitrophes (Chelsea, Cantley, Ange-Gardien, Brockville, etc.)

Présentation sommaire des résultats

Tout d'abord, il est très important pour les répondants au questionnaire que le système de transport en commun desserve adéquatement autant centre-ville d'Ottawa (87 %) que le centre-ville de Gatineau (86 %). Ceci implique notamment l'amélioration de la desserte en transport en commun dans les périphéries et dans les rues locales des deux villes. Selon les répondants, l'intégration de ce système de transport en commun doit aussi se faire avec l'O-Train (84 %).

Ensuite, trois éléments ressortent du sondage comme étant les plus importants à considérer lors de l'insertion du système de transport à Ottawa : la performance du transport en commun (84 %), la présence d'un environnement sécuritaire et agréable pour les piétons (67 %) ainsi que la qualité du service (65 %). Les répondants s'attendent donc à un système fiable, résistant et adapté aux conditions hivernales de la région. Ils désirent aussi un environnement agréable et sécuritaire pour les piétons, un temps de déplacement plus rapide qu'en automobile et des correspondances limitées. Selon les répondants, les éléments considérés les moins importants au sujet de l'insertion sont la réduction des nuisances pendant la construction (21 %), le coût (21 %) et l'accès pour les véhicules motorisés (16 %). Les résultats sont les mêmes, peu importe la province des répondants.

Puis, les répondants sont partagés sur la question de la compatibilité de la présence d'un tramway sur la rue Wellington avec la préservation de l'image et de la valeur patrimoniale de la Capitale nationale et de la Colline du Parlement. Une personne sur deux (51 %) est en accord avec celui-ci alors qu'une personne sur trois (33 %) affirme que ce n'est pas compatible. Il y a une différence marquée entre les réponses des gens provenant du Québec et de l'Ontario sur cette question, les répondants de l'Ontario étant beaucoup plus en désaccord avec cet énoncé (48% en désaccord pour l'Ontario comparativement à 24 % pour le Québec). Pour plusieurs, un tramway défigurerait la rue Wellington et n'est pas approprié surtout dans un contexte où la Ville d'Ottawa a dépensé des sommes importantes pour enfouir son réseau de transport en commun afin de limiter, notamment, la circulation sur la rue Wellington. Pour d'autres, un tramway dans la Capitale nationale donnerait un certain cachet romantique à la ville grâce à son style, comparable aux grandes villes d'Europe et enverrait un message fort en faveur du transport en commun.

Cela étant dit, l'option d'intégration du réseau de transport de la STO au centre-ville d'Ottawa qui est préférée parmi les trois options proposées est celle du tunnel sous la rue Sparks (60 %). Malgré les coûts plus importants reliés à cette option, les répondants sont d'avis qu'il s'agit de l'option la plus réaliste et viable sur le long terme. Il s'agirait aussi de l'option qui répondrait le mieux aux différents objectifs présentés, soit la réponse aux besoins en déplacements des répondants (58 %), la connexion entre les réseaux de transport en commun de la STO et d'OC Transpo (66 %), un meilleur accès à la rue Sparks ainsi qu'à la Cité parlementaire (39 %), quoique les répondants étaient davantage partagés avec l'option 2 (Wellington avec circulation) (37%) pour le dernier critère.

Près d'un répondant sur quatre ont mentionné que les options 1 et 2, soit le tramway sur la rue Wellington, que ce soit avec (23 %) ou sans circulation (22 %), n'est pas une option acceptable selon eux. Du côté des répondants du Québec seulement, c'est une personne sur trois qui considère que ces deux options ne sont pas acceptables. Les commentaires recueillis dans la section *Autres commentaires* apportent une lumière sur les préoccupations des répondants, soit le fait que le système soit en surface, dans une rue plutôt achalandée et propice à des célébrations ou manifestations ainsi que les conditions hivernales et intempéries dues aux tempêtes de neige qui pourraient nuire au fonctionnement du tramway.

Finalement, les répondants sont plutôt à l'aise avec la réduction du nombre d'autobus de la STO à Ottawa, quoique les répondants du Québec soient plus nombreux à réclamer le maintien d'un certain nombre d'autobus (53 %). Les répondants de l'Ontario, quant à eux, sont d'avis qu'il faut réduire le nombre d'autobus de la STO en circulation au centre-ville d'Ottawa (33 %) ou les retirer complètement (22 %).

Plus de 600 répondants au questionnaire ont rempli la case *Autres commentaires*. La caractérisation de ceux-ci ainsi qu'un aperçu de quelques commentaires laissés se trouvent dans le rapport de consultation.

Certains en ont profité de l'occasion pour laisser des commentaires sur les options proposées ou allant au-delà des questions directement adressées dans le questionnaire. Plusieurs se montrent en faveur d'une intégration des deux entités responsables de gérer les transports à Gatineau et à Ottawa afin d'assurer une cohérence et une continuité dans l'offre de services ou du moins, une intégration du futur réseau desservant l'Ouest avec le O-Train. Pour plusieurs, le pont Prince-de-Galles devrait être réintégré dans les options afin de profiter de cette infrastructure déjà existante. D'autres ont réitéré le besoin de consolider l'offre de services en transport en commun dans les extrémités est et ouest des villes ainsi que dans les quartiers en périphérie des centres-villes. L'impact environnemental des différentes options est souligné et finalement, bon nombre de répondants se posent la question de l'impact de la COVID-19 et du télétravail sur les besoins de déplacements des travailleurs vers la Capitale nationale. Susceptibles de perdurer sur le long terme, les changements dans le monde du travail remettent en question, chez plusieurs, la nécessité de se doter d'une infrastructure d'envergure de transport pour faciliter les déplacements entre les deux villes.

Mise en contexte

Contexte

La Société de transport de l'Outaouais (STO) travaille actuellement sur l'[Étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif structurant entre l'ouest de la ville de Gatineau et les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa](#) dans le but d'améliorer le réseau de transport de Gatineau entre l'ouest de la ville de Gatineau et les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa. Ce projet permettra également d'améliorer la connexion entre Gatineau et Ottawa. Dans le cadre de cette étude, la STO tient une démarche de consultation publique afin de permettre à la population des villes de Gatineau et d'Ottawa de s'exprimer sur les options d'insertion d'un système structurant de transport en commun au centre-ville d'Ottawa actuellement à l'étude. Pour rappel, une consultation publique a été tenue en juin 2019, elle a permis aux citoyens de se prononcer notamment sur les scénarios côté Gatineau.

Il est à noter que ce projet n'est pas un plan directeur de transport pour les deux villes et n'exclut pas d'autres améliorations potentielles de la liaison interprovinciale.

Besoin

Depuis plusieurs années, la population de Gatineau connaît une croissance importante, particulièrement dans la partie ouest.

Les besoins de déplacements en transport collectif entre Ottawa et Gatineau augmentent au fil des ans, de même que la circulation automobile. Le réseau routier existant est à pleine capacité pendant les périodes de pointe depuis plusieurs années et les services de transport en commun actuels, aux centres-villes de Gatineau et d'Ottawa, ne seront pas suffisants afin d'accueillir la croissance de la population d'ici 2051.

Afin de répondre à ce besoin, la STO étudie le potentiel d'un système de transport collectif structurant, qui reliera efficacement l'ouest de la ville de Gatineau et les centres-villes de Gatineau de d'Ottawa.

Cette étude est menée en concertation avec les intervenants municipaux, provinciaux et fédéraux suivants :

- Ville de Gatineau;
- Ville d'Ottawa;
- OC Transpo;
- Ministère des Transports du Québec;
- Commission de la Capitale Nationale;
- Services Publics et Approvisionnement Canada

Le système structurant est important d'un point de vue métropolitain, à la fois pour Ottawa et pour Gatineau. En effet, environ 200 000 déplacements ont lieu chaque jour entre les deux villes de Gatineau et Ottawa (dont environ 25 % en transport en commun).

La mise en place d'un système structurant attirerait davantage d'usagers vers le transport en commun que le système de transport en commun actuel de la STO. Cela permettrait d'augmenter significativement l'achalandage en transport collectif entre Gatineau et Ottawa, de réduire la congestion au centre-ville de Gatineau et au centre-ville d'Ottawa en diminuant la croissance de la circulation automobile et le nombre d'autobus de la STO.

Les analyses démontrent que le niveau de congestion, autant du côté de Gatineau que d'Ottawa, ne fera qu'empirer si un système structurant en provenance de Gatineau n'est pas mis en place. La demande pour se rendre à Ottawa continue d'augmenter et la solution doit passer par le transport en commun plutôt que par les véhicules privés.

Les étapes réalisées jusqu'à présent incluent :

Étape 1 : mise à jour et raffinement des besoins et contraintes identifiés lors de l'étude précédente, tant pour la période actuelle que future ;

- *Consultation sur les enjeux auprès des membres des comités consultatifs (novembre/décembre 2018)*

Étape 2 : identification et évaluation des solutions possibles pour en retenir 5.

- *Ateliers avec les comités consultatifs sur les solutions à analyser plus en détails (mars 2019)*

Étape en cours :

Étape 3 : évaluation de la performance des 5 solutions globales retenues, ainsi que des options d'insertion à Ottawa, pour identifier la solution qui répond le mieux aux objectifs et aux contraintes identifiées ;

- *Consultation publique sur les 5 scénarios retenus dans le cadre de l'étude (juin 2019)*
- *Consultation publique sur les options d'insertion du système à Ottawa (juin/juillet 2020)*

Étapes suivantes :

Étape 4 : raffinement de la solution techniquement recommandée par l'étude et identification d'un phasage de mise en œuvre et un échéancier de réalisation.

Par ailleurs, en parallèle de la suite de l'étude, les comités consultatifs seront conviés afin de tenir un atelier de travail sur la solution retenue. Aussi, des rencontres publiques seront tenues avec la population au sujet de plusieurs thématiques identifiées lors des consultations publiques.

À la suite du dépôt du rapport final, les étapes suivantes devront être réalisées afin de poursuivre la réalisation du projet, dans un horizon de 8 à 10 ans :

- Obtention de l'accord de principe du gouvernement du Québec pour le financement du projet ;
- Conception du scénario retenu ;
- Obtention de l'accord final du gouvernement du Québec pour le financement ;
- Appel d'offres publiques pour la construction ;
- Réalisation des travaux ;

- Mise en service du système.

Processus de consultation

À défaut de pouvoir tenir une séance porte ouverte en personne tel que prévu en raison des restrictions liées à la COVID-19, la consultation s’est tenue exclusivement en ligne. Les participants avaient accès à de l’information classée selon différentes catégories et à des vidéos explicatives.

Objectifs

La STO a souhaité consulter les citoyens de la région de la capitale nationale sur les options d’insertion du tramway au centre-ville d’Ottawa.

Les objectifs de la consultation étaient les suivants :

- Évaluer le soutien de la population de Gatineau et d’Ottawa pour le projet de transport en commun reliant l’ouest de Gatineau à Ottawa ;
- Informer la population des options d’insertion à l’étude ;
- Comprendre l’acceptabilité de ces différentes options ;
- Recueillir les opinions et préférences en vue d’alimenter la réflexion sur le choix de l’option d’insertion ;
- Comprendre l’importance pour les citoyens des différents aspects à prendre en compte dans le choix de l’option d’insertion.

Échéancier

22 juin 2020	Mise en ligne de la documentation
22 juin 2020	Lancement du questionnaire en ligne
19 juillet 2020	Clôture du questionnaire en ligne

Plan de communication

Afin d’encourager le plus grand nombre possible d’usagers et de citoyens à s’informer et à participer à la consultation publique, la STO a utilisé différents outils de communication entre le 22 juin et le 19 juillet.

Outils numériques de la STO

- Images en page d’accueil du sto.ca et du m.sto.ca
- Messages sur les panneaux à messages variables dans les stations et les autobus
- Bannière dans l’application Transit

- Message lors de l'attente au Service des relations avec la clientèle au 819 770-3242
- Mention dans l'Infolettre de la STO du 2 juillet, envoyée à plus de 16 000 destinataires
- Alertes Info-réseau par courriel et texto

Réseaux sociaux

- Publications sur la page Facebook et les comptes Twitter de la STO
- Publicités Facebook ayant rejoint 200 000 personnes et généré près de 7 000 clics sur le lien

Publicités journaux

- Le Droit : les samedis 4 et 11 juillet
- Ottawa Citizen et Ottawa Sun : les samedis 4 et 11 juillet
- Bulletin d'Aylmer : les mercredis 8 et 15 juillet

Tous ces moyens de communication invitaient la population à consulter le sto.ca/consultation qui hébergeait l'information sur la consultation et le lien vers le questionnaire. Au total, entre le 22 juin et le 19 juillet, la page Web de la consultation a été vue 12 750 fois. Les différentes vidéos explicatives ont été visionnées entre 150 et 360 fois dans chacune des langues.

Questionnaire de consultation

Le questionnaire de consultation a été élaboré par la STO, en collaboration avec les partenaires de l'étude, notamment la Ville d'Ottawa. Il était hébergé sur la plateforme en ligne SphinxOnline et compatible avec les ordinateurs, les tablettes et les téléphones intelligents. Il était disponible pendant une période de 4 semaines, du 22 juin au 19 juillet 2020. Le questionnaire était composé de 10 questions dont une question ouverte qui permettait de recueillir les commentaires des participants. Le temps médian requis pour répondre au questionnaire était de 5 minutes.

Présentation des résultats

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 :

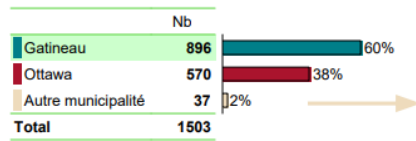
- Le questionnaire de consultation a été rempli sur une base volontaire (autosélection) ;
- Aucun questionnaire papier n'a été remis, ce qui ne nous permet pas de colliger des données pour la proportion de la population n'ayant pas accès à Internet ;
- Les résultats peuvent être teintés par la façon dont la consultation a été relayée auprès de la population. Les répondants ne sont donc pas représentatifs des citoyens ou des usagers des secteurs concernés par l'étude. Les résultats présentés ci-après correspondent donc uniquement à l'opinion des personnes ayant participé à la consultation et ne peuvent pas être extrapolés à l'ensemble de la population.
- Afin de garantir l'intégrité des commentaires des répondants, ceux-ci apparaissent dans leur langue originale. Quelques coquilles et fautes d'orthographe ont été corrigées pour en faciliter la lecture.

Profil des répondants

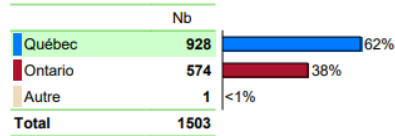
Au total, ce sont 1 503 questionnaires qui ont été remplis dans le cadre de la consultation en ligne. De ce nombre, 928 provenaient de résidents de la rive québécoise (dont 896 à Gatineau) et 574 provenaient de résidents de la rive ontarienne (dont 570 à Ottawa) et 1 répondant provenait d'une autre province. Les répondants au sondage provenaient donc quasi exclusivement des centres urbains de Gatineau et d'Ottawa. La figure suivante détaille la provenance des répondants.

Figure 1 - Provenance des répondants

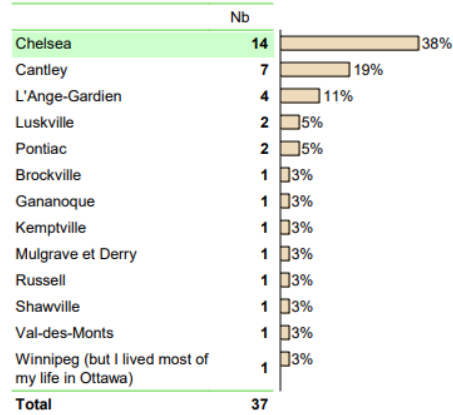
Où habitez-vous?



Province

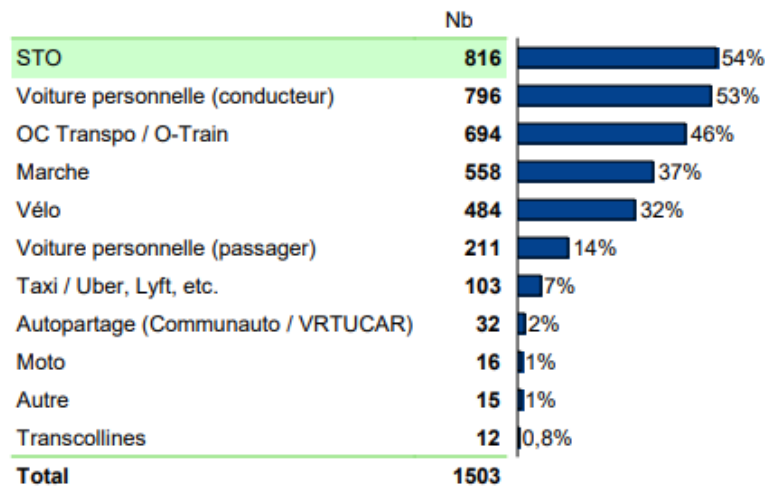


Autre municipalité, veuillez préciser :



Le questionnaire visait à déterminer les trois moyens de transport les plus prisés par les répondants du sondage, notamment pour connaître la proportion d'utilisateurs réguliers des systèmes de transport en commun des deux provinces. Les trois moyens de transport les plus prisés par les répondants au sondage sont la STO (54% des répondants), la voiture personnelle-conducteur (53 % des répondants) ainsi qu'OC Transpo/O-Train (46 % des répondants).

Figure 2 - Moyens de transport les plus prisés



Résultats par question

Le questionnaire en ligne comprenait un total de 7 questions sur le contenu.

Il s'agissait de questions à choix multiple ou de style cases à cocher. Une seule question était à développement et il s'agissait d'une section pour que les répondants puissent y laisser leurs commentaires. Un total de 603 répondants ont laissé un commentaire sur un ou plusieurs aspects du questionnaire.

La desserte des centres-villes

La première question allait comme suit :

Figure 3 - Question 1 - Desserte des centres-villes



1. Êtes-vous d'accord avec les énoncés suivants concernant le système de transport en commun qui relierait l'ouest de Gatineau à Ottawa?

	D'accord	Neutre	Pas d'accord	Je ne sais pas
Le système de transport en commun doit desservir adéquatement les principales destinations au centre-ville d'Ottawa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le système de transport en commun doit desservir adéquatement les principales destinations au centre-ville de Gatineau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le système de transport en commun doit s'arrimer avec l'O-Train	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les répondants au questionnaire devaient donc se prononcer sur la desserte autant au centre-ville d'Ottawa qu'au centre-ville de Gatineau ainsi que sur l'arrimage du système de transport en commun avec l'O-Train. Les résultats sont ventilés par énoncé.

La desserte au centre-ville d'Ottawa

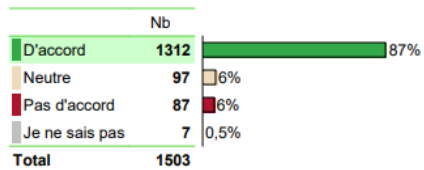
De façon globale, les répondants au questionnaire en ligne ont démontré un fort accord à ce que le système de transport en commun desserve adéquatement les principales destinations au centre-ville d'Ottawa. En effet, sur la totalité des répondants 87 % se sont montrés d'accord avec l'énoncé, 6 % sont demeurés neutres, 6 % ont exprimé leur désaccord et 0,5 % ont coché *Je ne sais pas*.

Si nous ventilons les données par province d'appartenance, les résultats vont comme suit :

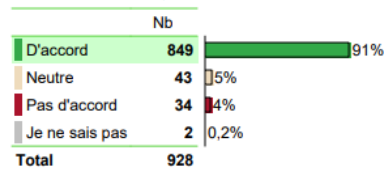
- Les résidents du Québec sont d'accord avec l'énoncé à 91 % ;
- Les résidents de l'Ontario sont d'accord avec l'énoncé à 80 %.

Figure 4 - Réponses pour la desserte au centre-ville d'Ottawa

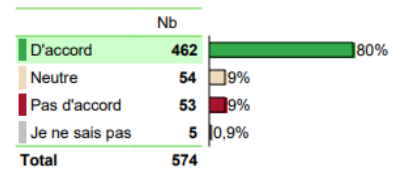
Le système de transport en commun doit desservir adéquatement les principales destinations au centre-ville d'Ottawa



Résidents du Québec



Résidents de l'Ontario



La desserte au centre-ville de Gatineau

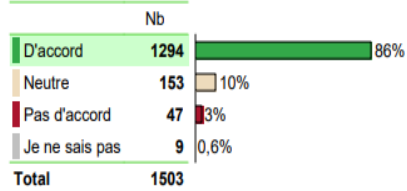
En proportion semblable (86%), les répondants au questionnaire en ligne se montrent en accord avec le fait que le système de transport en commun doit desservir adéquatement les principales destinations du centre-ville de Gatineau.

Si nous ventilons les données par province d'appartenance, les résultats vont comme suit :

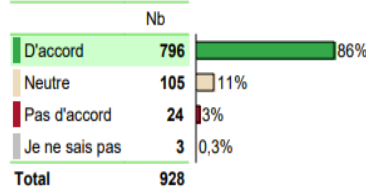
- Les résidents du Québec sont d'accord avec l'énoncé à 85 %
- Les résidents de l'Ontario sont d'accord avec l'énoncé à 87 %.

Figure 5 - Réponses pour la desserte au centre-ville de Gatineau

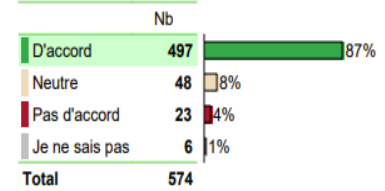
Le système de transport en commun doit desservir adéquatement les principales destinations au centre-ville de Gatineau



Résidents du Québec



Résidents de l'Ontario



Voici quelques commentaires recueillis en lien avec la desserte dans les deux centres-villes. Quelques personnes ont demandé des ajustements dans le tracé proposé dans les différentes options afin d'offrir une desserte plus complète, mais somme toute, peu de commentaires étaient liés à ces questions. Voici quelques exemples recueillis dans les commentaires.

Répondants du Québec

- Il faut également que le système de transport en commun structurant soit efficace à Gatineau. Pour le moment, dans l'Ouest (Aylmer/Plateau), les autobus sont pris dans le trafic des boulevards Taché et Allumettières. L'aménagement de ces boulevards devraient être revu pour prévoir des voies réservées sur toute leur longueur.
- J'aimerais que le service au centre-ville de Hull soit maintenu et considéré comme aussi important que les autres secteurs de la ville.
- Pas seulement relier l'ouest de la ville. Hull devrait être priorisé, car central.

Répondants de l'Ontario

- Connections between Ottawa and Gatineau should also reflect a bi-directional flow of traffic. I like that this proposal allows for commuters to go to Gatineau in the morning, possibly replacing many of the OC-Transpo buses. However, connections between Ottawa east of downtown with Gatineau are poor with all options requiring a transfer through downtown. For example, it's shorter to walk or cycle from Beechwood/St. Laurent/Vanier to Hull than it is to take any form of transit. I would love to see STO add routes servicing the east-end of Ottawa in the near future.

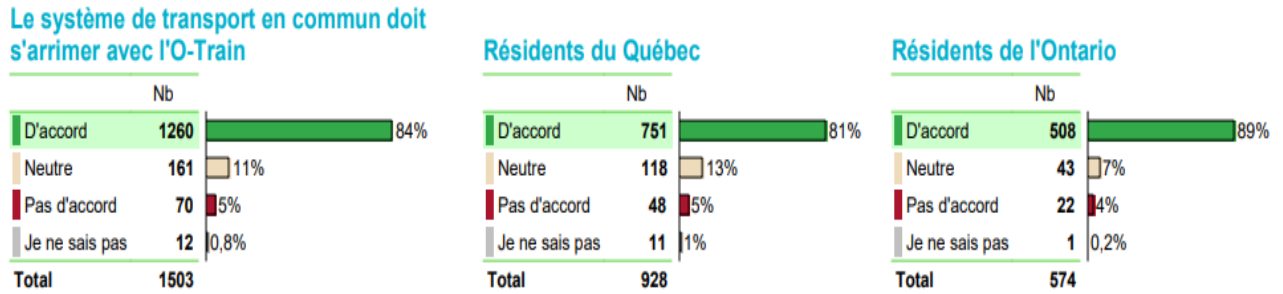
L'arrimage du système de transport avec l'O-Train

De façon globale, les répondants au questionnaire en ligne croient que le système de transport privilégié doit s'arrimer avec l'O-Train (84 %).

Si nous ventilons les données par province d'appartenance, les résultats vont comme suit :

- Les résidents du Québec sont d'accord avec l'énoncé à 81 %
- Les résidents de l'Ontario sont d'accord avec l'énoncé à 89 %

Figure 6 - Réponses concernant l'arrimage avec l'O-Train



L'intégration des deux systèmes de transport en commun a récolté plusieurs commentaires dans le questionnaire. En voici quelques-uns. Plusieurs commentaires considérant l'intégration se trouvent aussi dans la section *Autres commentaires*.

Répondants du Québec

- Linking up with the light rail system in Ottawa is extremely important. Ottawa and Gatineau should have completely integrated transit, but since that would require agreement between different provinces and cities, it's unlikely to ever happen. So to best serve a population whose lives span both sides of the river we need as much integration as possible
- Chose certaine, la STO doit penser à un arrimage de son transport avec le train léger d'Ottawa avec des aménagements faciles de correspondance si nécessaire. Il faudra un chemin facile d'accès; éviter des rues à traverser serait l'idéal.
- Il faut que les stations de la STO et de OCTranspo soient reliées par tunnel piétonnier. C'est un pays nordique et il faut développer l'Ottawa sous terrain comme à Montréal.
- Une correspondance avec le OC Transpo et le O-Train est aussi absolument nécessaire à tous les niveaux pour faciliter le déplacement des utilisateurs (incluant un accord sur des frais non différenciés et les mêmes types de forfaits et billets).
- La connexion et l'intégration directe, avec un minimum de distance à franchir, entre le réseau de la STO et celui de OC devrait être très important

Répondants de l'Ontario

- It is primordial that, whichever design is favoured, allows for integration with Ottawa's network.
- With respect to costs, it would be great if efficiencies could be achieved by merging/connecting with existing routes/systems/stations in Ottawa side.
- If a tunnel is built, please ensure that there is an underground connection to the O Train.

Les éléments à privilégier pour l'insertion

Le questionnaire donnait l'opportunité aux répondants d'établir une caractérisation de l'importance de 8 éléments à considérer en vue de l'insertion du système de transport en commun à Ottawa.

Figure 7 - Question 2 - Considérations des options d'insertion



2. Il y a plusieurs options d'insertion à Ottawa (en surface sur la rue Wellington, ou en tunnel sous la rue Sparks).

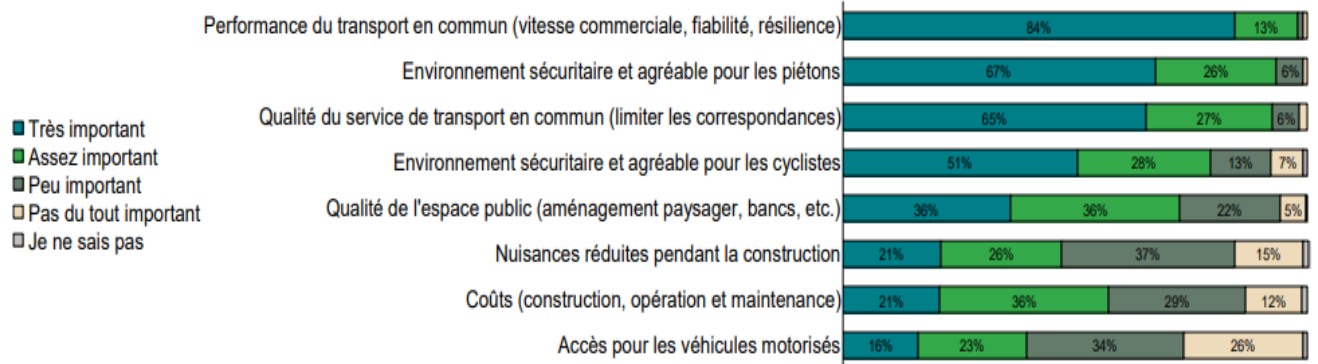
Selon vous, quel est l'importance des considérations suivantes :

	Très important	Assez important	Peu important	Pas du tout important	Je ne sais pas
Qualité du service de transport en commun (limiter les correspondances)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Performance du transport en commun (vitesse commerciale, fiabilité, résilience)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualité de l'espace public (aménagement paysager, bancs, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Environnement sécuritaire et agréable pour les piétons	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Environnement sécuritaire et agréable pour les cyclistes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accès pour les véhicules motorisés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nuisances réduites pendant la construction	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Coûts (construction, opération et maintenance)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Trois éléments ressortent du sondage comme étant les plus importants à considérer lors de l'insertion du système de transport à Ottawa :

- Performance du transport en commun (84 %) ;

- Environnement sécuritaire et agréable pour les piétons (67 %) ;



- Qualité du service de transport en commun (65 %).

Les éléments considérés les moins importants au sujet de l'insertion sont :

- Les nuisances réduites pendant la construction (21 %) ;
- Le coût (21 %) ;
- L'accès pour les véhicules motorisés (16 %).

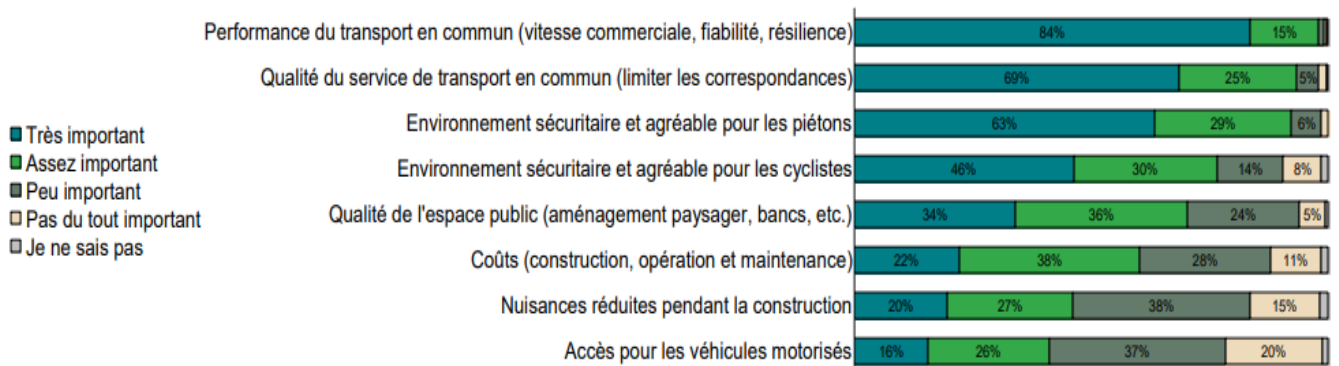
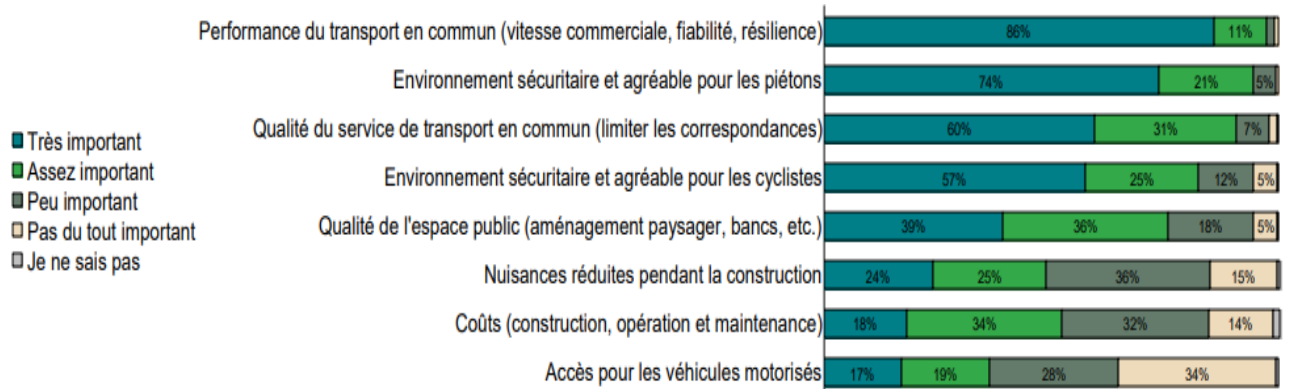


Figure 8 - Importance des considérations - Global

Si nous ventilons les données par province d'appartenance, ce sont les mêmes éléments qui ressortent comme prioritaires et non prioritaires.

Figure 9 - Importance des considérations - Québec

Figure 10 - Importance des considérations - Ontario



Les commentaires recueillis en lien avec cette question permettent de cibler plus précisément les éléments à considérer lors de l'insertion du système de transport à Ottawa. Voici le nombre de commentaires requis selon la thématique.

Tableau 1 - Catégorisation des commentaires sur les considérations

	Québec	Ontario
Environnement agréable et sécuritaire pour les piétons et les cyclistes	15	15
Qualité du système de transport en commun	14	9
Coût	10	9
Performance du système de transport en commun	6	5
Qualité de l'espace public	-	3
Nuisances durant la construction	-	1
Total	45	42

Pour plusieurs répondants, il est important de profiter de l'occasion de la construction du système pour aménager des pistes cyclables et des trottoirs permettant aux cyclistes et aux piétons de se déplacer de façon sécuritaire et leur permettre d'emprunter des voies qui leur sont réservées. Les répondants sont aussi d'avis que le système doit permettre de diminuer les temps

de déplacement actuels, que ce soit par l'utilisation de voies réservées au transport en commun ou par la diminution des transferts.

Répondants du Québec

- Quel que soit le projet il faut garder le niveau d'accessibilité des autobus ou des TRAM au même niveau actuel dans la zone d'Aylmer et surtout l'accessibilité autour du poste de police. Il faut aussi garder la fréquence des moyens de transport tel quel de telle sorte que les stations desservies vont l'être avec la même fréquence et le même niveau de service.
- Having safe spaces for cyclists alongside any public transportation option is important to me!
- Je voudrais demander de vérifier la sécurité des piétons et des cyclistes et peut-être offrir plus d'espace de stationnement dans les gares routières centrales et les stations de tramway.
- Un système efficace doit être fiable rapide et sûr. Il faut aussi limiter les correspondances et permettre de le faire à l'abris des intempéries.
- Il faut penser au temps de déplacement des usagers, c'est-à-dire qu'il faut que le nouveau système réduise le temps de déplacement des usagers ou qu'il demeure le même.
- The key considerations should be providing efficient, reliable and high-quality service, connecting easily to other transit options (integrating the two systems), serving major destinations and leaving options for future expansions of the LRT network in both scope and passenger volumes.

Répondants de l'Ontario

- Connecting Gatineau and Ottawa with a better transit system should focus primarily on ease of access for pedestrians/cyclists and creating a better future for citizens.
- Having better transfer points (underground option) will also make the system more accessible for people with reduced mobility.
- Il faut: éviter les correspondances, éviter que le Tramway soit pris dans la congestion, permettre des temps de déplacement plus courts, permettre un futur arrimage avec le Rapibus s'il devient un système par rail.
- Also, as a woman, I've always felt more uncomfortable going underground to take public transport (especially at night) than staying on the public space, waiting for my tram.
- It would be great to maintain or increase public space (parks, cycle paths, etc.) along any proposed route or transport method. As well as to ensure that construction of stations does not reduce the already limited green space in downtown Hull

La préservation de l'image et de la valeur patrimoniale

Les répondants au questionnaire en ligne étaient invités à se prononcer sur la compatibilité de la présence d'un tramway sur la rue Wellington avec la préservation de l'image et de la valeur patrimoniale de la Capitale nationale et de la Colline du Parlement.

Figure 11 - Question 3 - Compatibilité avec la préservation de l'image et la valeur patrimoniale



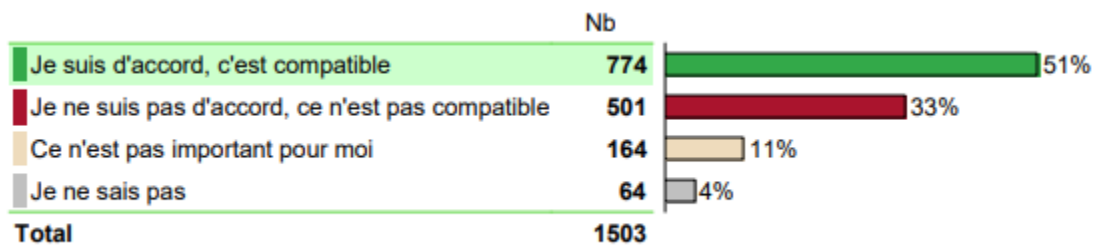
3. Êtes-vous d'accord avec l'énoncé suivant?

La présence d'un tramway sur la rue Wellington est compatible avec la préservation de l'image et de la valeur patrimoniale de la Capitale nationale et de la Colline du Parlement.

- Je suis d'accord, c'est compatible
- Je ne suis pas d'accord, ce n'est pas compatible
- Ce n'est pas important pour moi
- Je ne sais pas

Les avis des répondants au sondage sont plutôt partagés sur cet énoncé, alors qu'une personne sur deux (51 %) est en accord avec celui-ci. 1 personne sur 3 (33 %) affirme que ce n'est pas compatible et le reste des répondants sont peu intéressés ou n'ont pas d'avis sur la question.

Figure 12 - Compatibilité avec la préservation de l'image et la valeur patrimoniale - Global



Il y a une différence marquée sur cette question selon la province d'appartenance des répondants. En effet, pour la rive québécoise, 58 % considèrent que la présence d'un tramway sur la rue Wellington est compatible avec la préservation de l'image et de la valeur patrimoniale de la Capitale nationale et de la Colline du Parlement. 24 % affirment leur désaccord avec l'énoncé. En ce qui concerne la rive ontarienne, une majorité de répondants (48 %) ne sont pas en accord avec l'énoncé, contre 41 % qui sont en accord. Nous avons recueilli plusieurs commentaires sur l'insertion du système de transport en commun en surface, mais peu d'entre eux étaient associés à la valeur patrimoniale de la Capitale nationale et de la Colline du Parlement directement.

Figure 13 - Compatibilité avec la préservation de l'image et la valeur patrimoniale - Québec

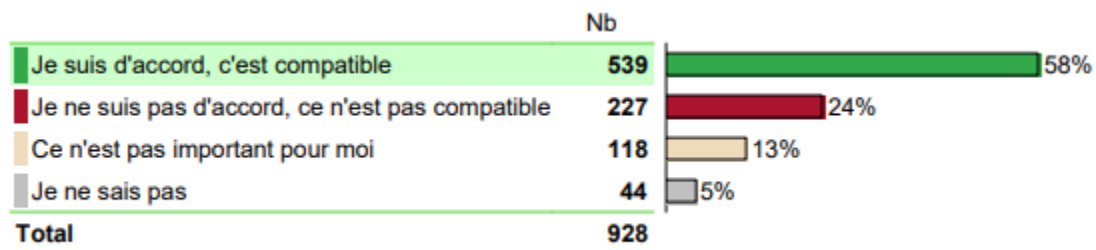
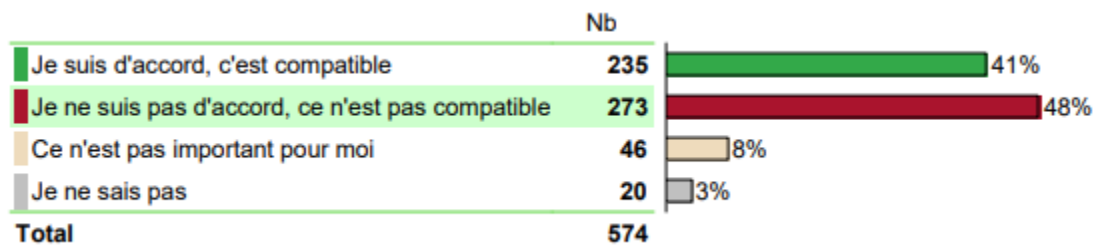


Figure 14 - Compatibilité avec la préservation de l'image et la valeur patrimoniale - Ontario



Les options 1 et 2, soit celles d'un tramway sur la rue Wellington, ont souvent été traitées conjointement dans les commentaires. Deux visions s'affrontent concernant ces options, surtout au niveau de l'image de la Capitale nationale.

Plusieurs voudraient montrer que la capitale nationale s'est dotée d'une infrastructure majeure en transport collectif et qu'elle valorise ce mode de déplacement sur son territoire. Pour plusieurs répondants au sondage, il s'agirait d'assumer ses « choix de société » et non les cacher sous le sol.

D'autres considèrent qu'avoir un tramway de surface devant le Parlement détruirait l'image de la rue Wellington et qu'il vaut mieux enfouir le réseau, surtout considérant les investissements majeurs de la ville d'Ottawa pour se doter d'un réseau sous-terrain.

Voici quelques commentaires obtenus en lien avec cette question.

Répondants du Québec

- The tramway should in some way reference the first tramway line that existed on Wellington. This could be done through some historical plaques or a more in depth reference relating to a team station or the tram itself (GA).
- Quoique l'option d'un tunnel sous la rue Sparks est intéressante puisqu'elle limite les impacts sur la circulation automobile, il faut faire des choix de société et en « cachant » l'option de transport en commun sous le sol, je doute que les gens soient motivés ou tentés de changer leurs habitudes de transport. Au contraire, en limitant les automobiles entre Bank et Sparks et en affichant clairement une belle offre de service en transport durable, les gens n'auront d'autres choix que de modifier leurs déplacements vers le centre-ville.


Répondants de l'Ontario

- Pour le tram, s'il s'agit d'un système avec des fils électriques au-dessus de la rue, ceci aurait un impact négatif sur l'esthétique de la rue Wellington et de son caractère héritage. S'il y a possibilité d'un tram en surface sans fils, ou d'un autobus, ceci serait mon option préférée puisqu'elle offrirait une superbe vue des édifices historiques sur Wellington, pour les travailleurs ainsi que pour les touristes.
- Keeping cars out of the downtown is important for a future tourist destination and green capital experience for residents and commuters as well. A visible tramway contributes to this vision.
- A tram line in front of Parliament hill could be iconic and a great opportunity to make downtown Ottawa even more attractive for tourists and residents. Ottawa would benefit from that tram just as much as Gatineau! Stations would need to be beautiful though: make sure not to cheap out on architecture and design.
- J'ai vécu à Bordeaux pendant quelques années et je suis habituée à la présence d'un tramway dans un environnement patrimonial. Si des stations en surface étaient créées, elles pourraient être effectivement minimalistes (comme à la Place de la Bourse). Toutefois, le climat canadien n'étant pas le même que le climat français, il faudrait réfléchir aux moyens d'adapter ce minimalisme à nos contraintes environnementales (neige, verglas).
- Un système de tramway passant sur la rue Wellington ne serait pas une solution acceptable pour conserver l'apparence de de la zone entourant la colline parlementaire.
- The considerable wiring for trams is visually horrible and would not fit the current landscape of downtown Ottawa.

Les objectifs d'insertion

Les répondants au questionnaire étaient invités à sélectionner l'option ou les options qui répondent le mieux aux objectifs poursuivis par la STO dans le cadre de l'insertion du système de transport en commun à Ottawa.

Figure 15 - Question 4 - Options qui répondent le mieux aux objectifs



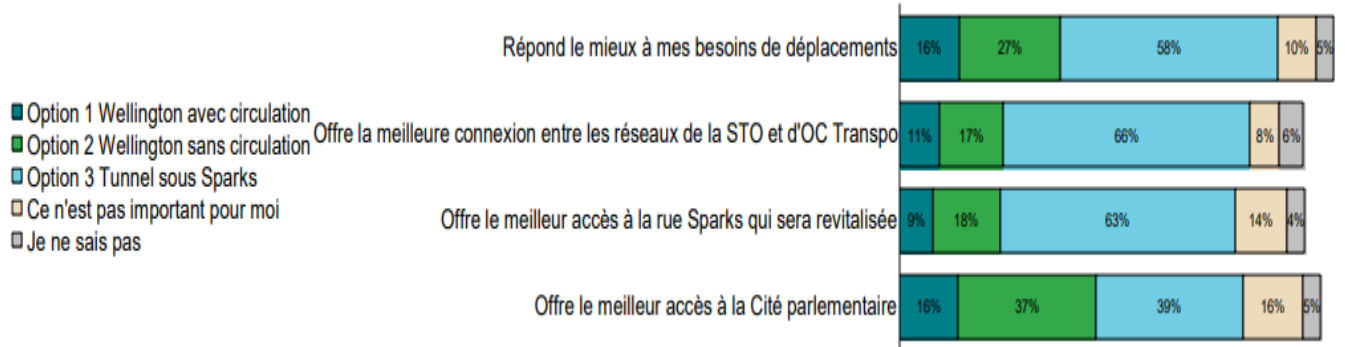
4. Pour chacun des énoncés ci-dessous, indiquer l'option ou les options qui répondent le mieux à l'objectif. Plusieurs réponses sont possibles.

	Option 1 Wellington avec circulation	Option 2 Wellington sans circulation	Option 3 Tunnel sous Sparks	Ce n'est pas important pour moi	Je ne sais pas
Répond le mieux à mes besoins de déplacements	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Offre la meilleure connexion entre les réseaux de la STO et d'OC Transpo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Offre le meilleur accès à la rue Sparks qui sera revitalisée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Offre le meilleur accès à la Cité parlementaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

De façon globale, les répondants au questionnaire en ligne considèrent que c'est l'option 3, soit le tunnel sous la rue Sparks, qui répond le mieux aux différents objectifs visés par le système de transport en commun et ce, toute province d'appartenance confondue. En effet, 58% des répondants croient que l'option 3 répond le mieux à leurs besoins de déplacements, 66 % croient qu'elle offre une meilleure connexion entre les deux réseaux et 63 % estiment que le tunnel sous Sparks offre le meilleur accès à la rue Sparks qui sera revitalisée. Les répondants sont toutefois plus partagés entre l'option 2 (Wellington sans circulation) et l'option 3 (Tunnel sous Sparks) en

ce qui concerne le critère d'accessibilité à la Cité parlementaire, surtout du côté des répondants québécois.

Figure 16 - Options qui répondent le mieux aux objectifs - Global



Les données se ressemblent sommes toutes pour les deux provinces. En effet, autant du côté des répondants du Québec que de l'Ontario, c'est la rue Sparks qui répond le mieux aux trois premiers objectifs. Les répondants du côté québécois croient toutefois que c'est l'option Wellington sans circulation qui offre le meilleur accès à la Cité parlementaire.

Figure 17 - Options qui répondent le mieux aux objectifs - Québec

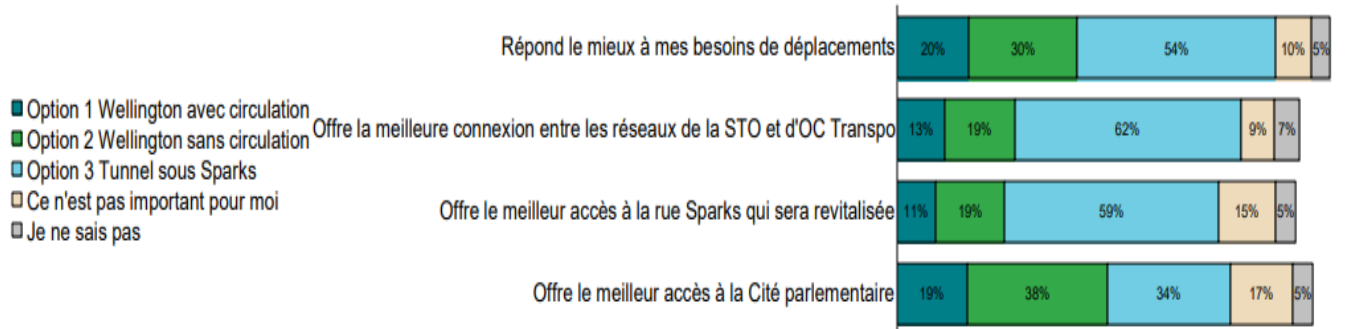
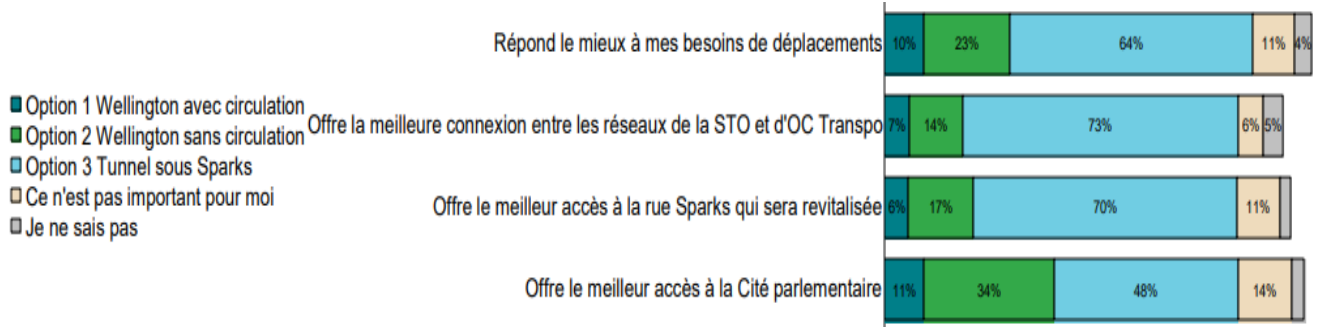


Figure 18 - Options qui répondent le mieux aux objectifs - Ontario



Les commentaires de cette section sont intégrés aux commentaires de la prochaine question.

La préférence des options d'insertion

Le questionnaire visait à déterminer laquelle des trois options proposées étaient préférée par les répondants. Les répondants devaient classer les options en ordre de préférence ou indiquer si une option ne leur apparaissait pas acceptable.

Figure 19 - Question 5 - Préférence des options d'insertion



5. Veuillez indiquer votre ordre de préférence parmi les 3 options proposées.

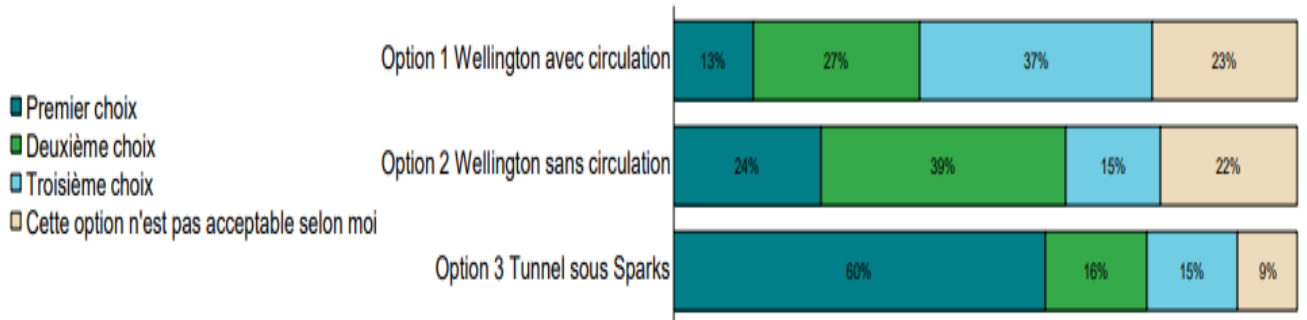
	Premier choix	Deuxième choix	Troisième choix	Cette option n'est pas acceptable selon moi
Option 1 Wellington avec circulation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Option 2 Wellington sans circulation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Option 3 Tunnel sous Sparks	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

De façon globale, les répondants au questionnaire en ligne ont une préférence pour l'option 3, soit l'option d'un tunnel sous la rue Sparks (60 %). Près d'un répondant sur quatre ont mentionné que les options 1 et 2, soit le tramway sur la rue Wellington, que ce soit avec ou sans circulation,

n'est pas une option acceptable selon eux (respectivement 23 % et 22 %). Du côté des répondants de l'Ontario, c'est une personne sur trois qui ne considère pas acceptables ces deux options.

L'option Wellington sans circulation récolte toutefois plus d'appuis que l'option Wellington avec circulation. L'option 3 est celle qui contient le moins de détracteurs parmi les répondants.

Figure 20 - Préférence des options d'insertion - Global



Si nous ventilons les données par province d'appartenance, les résultats vont comme suit.

Figure 21 - Préférence des options d'insertion - Québec

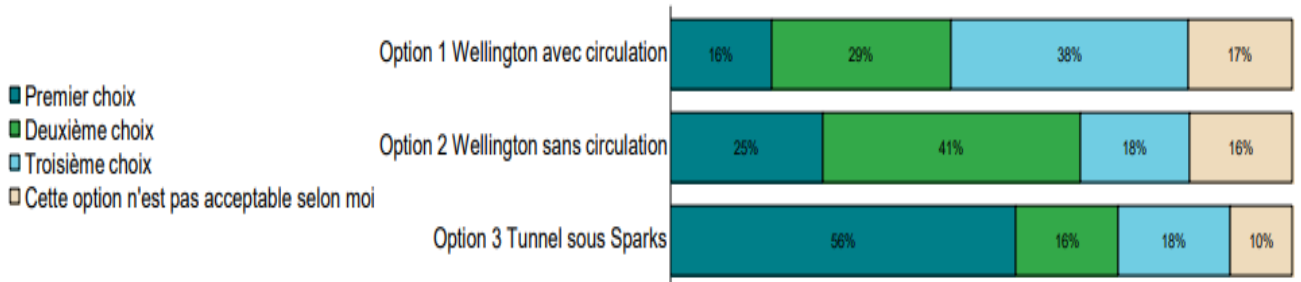
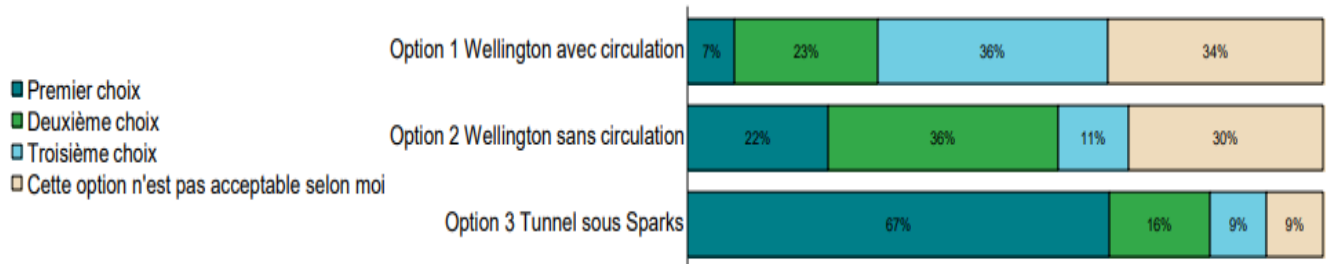


Figure 22 - Préférences des options d'insertion - Ontario



Toutes propositions confondues

Pour certains répondants, les trois options ne sont pas acceptables et ce, pour plusieurs raisons. Le tableau suivant recense les principaux arguments contre les propositions qui se trouvaient dans les questionnaires.

Comme il est possible de constater avec le tableau 2, ce sont surtout les coûts qui déplaisent aux répondants québécois réfractaires aux trois options. Quant aux répondants ontariens, ceux-ci sont d'avis qu'il vaut mieux intégrer le système avec l'O-Train afin de maximiser l'utilisation des infrastructures en place. Quelques répondants se questionnent sur l'utilité dans un contexte de télétravail grandissant ou proposent d'autres alternatives (train suspendu, service rapide par bus, etc.).

Tableau 2 - Commentaires - En défaveur des trois options

	Québec	Ontario
Coûts élevés (construction, maintenance, etc.)	11	1
En faveur d'une optimisation de ce qui existe déjà/intégration avec O-Train	3	9
Baisse de l'achalandage, augmentation du télétravail dans un contexte COVID-19/post COVID-19	7	3
Utilisation de Wellington (manifestations, circulation, option de surface, etc.)	3	4
Préférence d'une autre méthode (bus, train suspendu, etc.)	7	-
Désaccord avec le choix des tracés	3	2
Autre	9	3
Non spécifié	4	-
Total	47	23

Répondants du Québec

- Pas de tramway, trop coûteux
- This system should not be built at this time. The problem can be solved with electric buses and with covid19 there will be reduction in traffic for several years. It should be reviewed in 20 years to see if situation changes. Gatineau is not big enough city to built this massive project. Québec city is having protests against their proposed line and we feel the same way here in Aylmer Gatineau. Abandon it for now and spend money in more useful way, like adding a bus lane to reduce traffic, instead of tram line. Busses now are empty, it will be several years at least

Répondants de l'Ontario

- This is foolish, to have Ottawa and Gatineau trains built as isolated lines through downtown Ottawa. This should be coordinated with a next phase of the Ottawa LRT, to run through downtown and continue south to serve Ottawa as part of an integrated system
- Why is interlining (using same track) through existing downtown tunnels not considered? Ottawa taxpayers paid a premium to get buses and street cars off the surface to reduce congestion - I can't imagine wellington street would be acceptable at all.

Options 1 et 2 – Wellington (avec ou sans circulation)

En ce qui concerne l'aménagement du tramway en surface, les répondants en faveur de cette option indiquent que cela indiquerait un message fort pour la Capitale nationale et que le tramway deviendrait un symbole de la ville d'Ottawa. Pour les répondants en défaveur, les répondants de l'Ontario ont manifesté leur mécontentement, car la Ville d'Ottawa a investi des millions de dollars pour enfouir son système de transport en commun et n'acceptent pas qu'une organisation d'une autre province envisage un système en surface.

Tableau 3 - Classification des commentaires en lien avec les options 1 et 2

	EN ACCORD AVEC LE TRAMWAY SUR WELLINGTON		EN DÉSACCORD AVEC LE TRAMWAY SUR WELLINGTON	
	Québec	Ontario	Québec	Ontario
Sans circulation automobile	10	14		
Un système de transport en commun aménagé en surface / visuel du tramway dans le paysage	4	6	6	7
Les conditions hivernales et intempéries relatives au climat ottavien			1	5
Des manifestations et célébrations fréquentes qui perturberaient le tracé			5	7
Conjugué avec un aménagement favorable aux transports actifs	-	8		
Non spécifié	4	2	1	2
Autre	3	1	3	9
Total	21	31	16	30

EN FAVEUR

Répondants du Québec

- L'option du tram sur Wellington sans circulation est intéressante car elle est plus écologique et sécuritaire. Sparks pourrait être piétonnière et revitalisée et Wellington assurerait l'accès par tram aux travailleurs et touristes.
- Il sera important de favoriser les cocktails de déplacements actifs, c'est-à-dire de faciliter l'arrimage vélo-tramway. C'est pourquoi je préfère l'option du tramway en surface, mais si c'est sous-terre, on devra prévoir des modalités pour faciliter le transport de vélo.
- Wellington sans circulation est la seule solution viable au niveau économique et écologique!

- Busses and tram should not have to share lanes with regular traffic.

Répondants de l'Ontario

- This is a great chance to turn Wellington Street into a more pedestrian friendly street that models the great streets in European cities. Wellington St with no traffic would look better, feel better and link directly to quick transfers to the O Train line as well as Ottawa and STO busses on connecting streets. It also allows for a possible continued loop East in the future
- All sorts of studies out there showing that getting people out of cars and onto public transit / walking / biking boosts health, revenue for businesses and happiness! I love this plan.
- There is no need for car traffic on Wellington. Making that street solely for the use of a tram system which can have easy connections to Lyon and/or parliament and/or Rideau OTrain stations would enhance the street and make it focused on pedestrian and cyclist traffic as it should be in front of the parliament buildings.
- Wellington sans circulation serait le meilleur scénario: pour le coût, le confort, la fiabilité, l'urbanisme, le paysage, les utilisateurs des transports en commun, les résidents du centre-ville d'Ottawa, et l'image de la capitale nationale.

EN DÉFAVEUR

Répondants du Québec

- Transit on Wellington should not be an option. The system should be integrated with Ottawa's system
- The Wellington suggestions sounded like a nightmare. I came here to fill out this survey, just because contemplating driving between Ottawa and Gatineau efficiently without access to Wellington is just... absolute insanity. Those roads are needlessly circuitous to navigate already as it is, please don't make downtown even more of a nightmare to get around. Those options are 100% unacceptable to me.

Répondants de l'Ontario

- Ottawa residents paid a lot of money to get public transit off the streets in the downtown core, it is unacceptable for STO to come along and put more transit on the surface.
- Trams or continued STO buses on Wellington will provide too much congestion with pedestrians, vehicles and cycling traffic through the always busy Parliamentary district.
- Having trams on Wellington would make transfers messy because people would have to walk from Wellington to Queen and vice versa. In days of heavy rain or heavy snow, it would make people miserable
- Surface level LRT/Tram in downtown Ottawa is 100% unacceptable.
- The Wellington plan would be too much at risk of delays during protests and events. However, it would be tolerable if the no vehicle traffic plan is selected, as it would make the Parliament Hill area more pedestrian-friendly.

Option 3 – Tunnel sous Sparks

Plusieurs commentaires recueillis étaient en lien direct avec l’option du tunnel sous la rue Sparks. Comme en témoigne le tableau suivant, la majorité des commentaires démontrent une adhésion à cette option, notamment par son potentiel de connectivité avec l’O-Train et le fait que le système de transport n’est pas soumis aux aléas météorologiques ou aux possibles manifestations ou cérémonies sur Wellington.

Tableau 4 - Catégorisation des commentaires pour l'option 3 - Tunnel sous Sparks

	Québec	Ontario
Conditions météorologiques	10	12
Connectivité avec le O-Train	8	15
Système sous-terrain	2	8
Impact sur la circulation routière	4	5
Célébrations et manifestations sur Wellington	3	5
Permet l’aménagement d’infrastructures de transport actifs	3	2
Non spécifié	13	10
Autre	6	8
Total	49	65

Quelques répondants ont profité de la section commentaire pour manifester leur désaccord avec l’option du tunnel sous Sparks. Environ 10 répondants au total ont mentionné que leur désaccord était en lien avec le coût trop élevé de l’option tunnel. ¹

EN FAVEUR

Répondants du Québec

- Le tunnel est le meilleur moyen selon moi, d'un point de vue esthétique dans le cadre d'un centre-ville vert et non-bruyant. Aussi pour nos hivers rigoureux et en tant que fonctionnaire qui travaille au centre-ville d'Ottawa, d'arriver le plus près du centre-ville sans avoir à marcher une distance supplémentaire dehors, l'option du tunnel est la plus logique.
- Le tunnel sous la rue Sparks est de loin la meilleure idée. Elle coûte plus cher maintenant, mais a un bien meilleur potentiel à long terme, et la correspondance à Lyon et station Parlement de l'O-Train va rendre la connexion entre le système de transit d'Ottawa et celui de Gatineau bien meilleure.

¹ Ces statistiques ne comprennent pas les commentaires des répondants étant en désaccord avec les trois options, mais seulement les commentaires faisant référence explicitement à l’option 3.

- Mieux vaut investir maintenant dans un système efficace et pratique qui n'affectera pas le paysage urbain de Gatineau et d'Ottawa plutôt que défigurer la rue Wellington en surface pour 10 à 20 ans, soit le temps que cela prendra pour que l'on réalise que le tramway ne suffit plus et que nous aurons besoin d'un vrai système de métro souterrain comme chaque agglomération métropolitaine.
- I believe that the tunnel option is superior. It provides the best connections to the OTrain system, is weather-protected, provides for good city-building around revitalizing Sparks Street, and is not vulnerable to event-related service disruptions. Overall, this option provides the best service for customers. The only cons are the higher cost and complex construction, but this can all be addressed with more funding. The Federal and Provincial governments should recognize the advantages of this option and fund their portion of it, enabling the additional money needed to offset the higher costs of experts needed to design and construct the line.

Répondants de l'Ontario

- La construction d'un tunnel sous la rue Spark répond aux besoins ultimes du centre-ville. Les options à la surface de la rue Wellington ne sont que des solutions temporaires.
- The Sparks St tunnel option offers the best quality of service, especially since it is the only viable option with regards to possible direct linkages with O-Train stations. If it were not for cost, I think there would not even be a debate.
- I think the Sparks tunnel option is by far the most desirable, from a functionality, esthetics, and quality-of-service standpoint, it is the clear winner. The tunnel option is the best by a landslide. It allows there to be an integrated public transit system underground and further development of active transportation above ground.

EN DÉFAVEUR

Répondants du Québec

- L'option du tunnel est trop coûteuse et prendra trop de temps.
- I am against a tunnel; it is unnecessary and too complex and costly. Trams work well in places like Calgary and are cheaper and easier to implement. More unknowns with tunnel costs and it limits the view of the buildings etc. as one travels. It may be possible to have some vehicular traffic with a tram option but vehicular traffic should not be highest priority. Safe bike and pedestrian travel is most important

Répondants de l'Ontario

- There were indications that a tunnel would disrupt the Garden of the Provinces - this is totally unacceptable.
- Although adding transportation under sparks is desirable for weather durability & minimal traffic disruption. The construction would be highly detrimental to businesses on sparks and surrounding area & as we've seen with the LRT is not reliable to be done or effective.

La présence d'autobus de la STO au centre-ville d'Ottawa

L'implantation d'un système de transport en commun, peu importe l'option privilégiée, aura un impact important sur le nombre d'autobus en circulation au centre-ville d'Ottawa. Les répondants au questionnaire étaient invités à donner leur opinion sur cette question.

Figure 23 - Question 6 - La présence d'autobus de la STO au centre-ville d'Ottawa



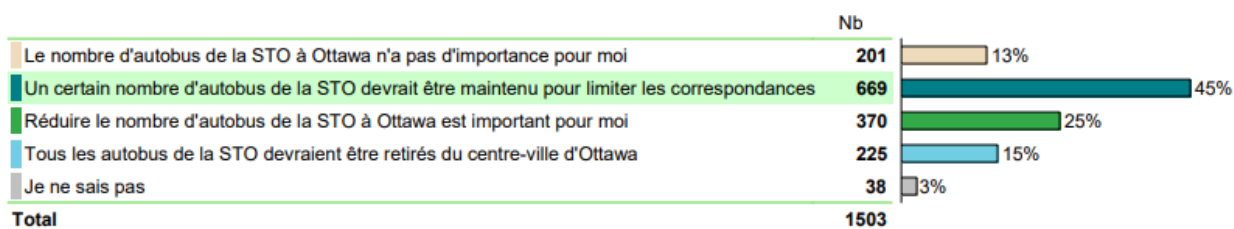
6. Il y a trois scénarios à l'étude dans l'ouest de Gatineau : un scénario tout tramway et deux scénarios hybrides composés d'un tramway et d'un système rapide par bus).

Chaque scénario demandera qu'un certain nombre de lignes d'autobus de la STO continuent à se rendre à Ottawa. Le nombre d'autobus sera réduit de 30 à 70 % par rapport aux volumes actuels, dépendamment du scénario retenu.

Parmi les énoncés ci-dessous, lequel correspond le mieux à votre opinion sur ce sujet?

- Le nombre d'autobus de la STO à Ottawa n'a pas d'importance pour moi
- Un certain nombre d'autobus de la STO devrait être maintenu pour limiter les correspondances
- Réduire le nombre d'autobus de la STO à Ottawa est important pour moi
- Tous les autobus de la STO devraient être retirés du centre-ville d'Ottawa
- Je ne sais pas

Figure 24 - La présence d'autobus de la STO au centre-ville d'Ottawa - Global



45 % des répondants au sondage sont d'avis qu'un certain nombre d'autobus de la STO devrait être maintenu pour limiter les correspondances, alors que 25 % voudraient réduire le nombre d'autobus de la STO à Ottawa, 15 % voudraient les retirer complètement et 16 % sont neutres ou n'ont pas d'opinion vis-à-vis cette question.

Encore une fois, les avis des répondants changent selon la ville d'appartenance. Les répondants qui proviennent de la rive québécoise sont plus nombreux à vouloir le maintien d'un certain nombre d'autobus (53 %) que les répondants de la rive ontarienne (30 %).

Incidentement, ceci a une influence sur les statistiques concernant la réduction du nombre d'autobus de la STO à Ottawa : 19 % des répondants du Québec désirent une réduction du nombre d'autobus contrairement à 33 % pour Ottawa. Quant à l'énoncé de retirer complètement

tous les autobus de la STO, deux fois plus de répondants de l'Ontario sont d'accord avec cet énoncé (22 % contre 11 %).

Figure 25 - La présence d'autobus de la STO au centre-ville d'Ottawa- Québec

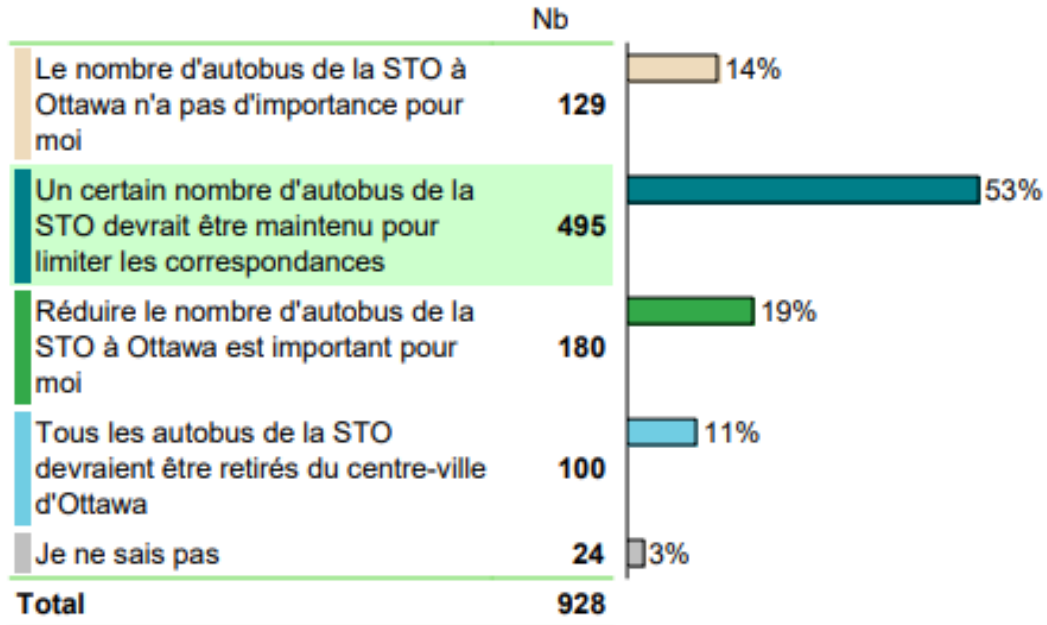
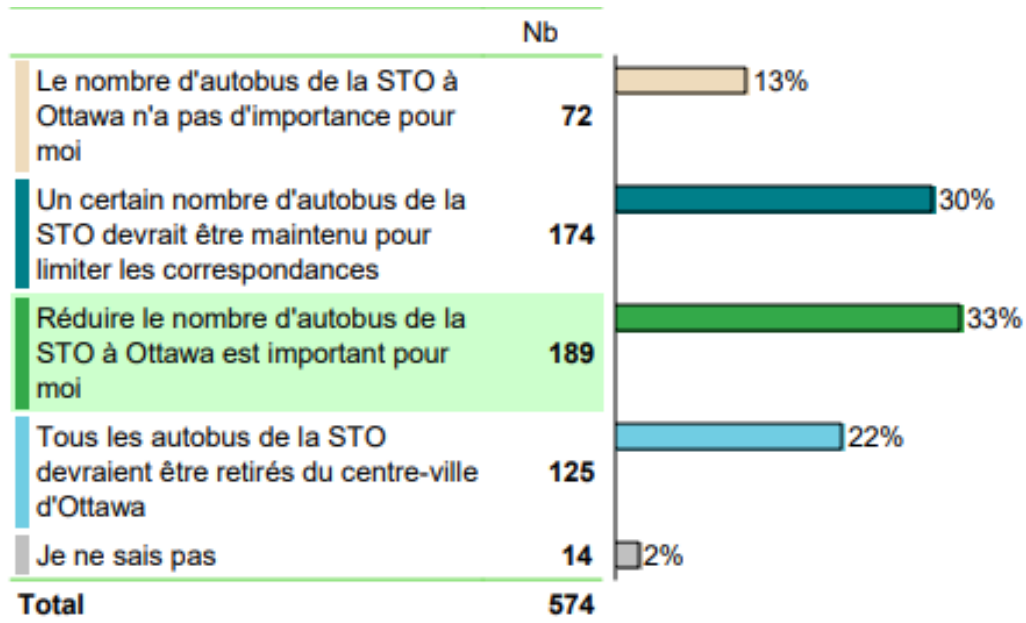


Figure 26 - La présence d'autobus de la STO au centre-ville d'Ottawa - Ontario



Voici quelques commentaires recueillis.

Répondants du Québec

- We need less buses in the downtown core and a tunnel will help streamline passengers from one destination to another without interfering with the already crowded downtown roads.
- Éliminez le plus que possible la circulation automobile et autobus au centre-ville de Ottawa et Gatineau. Prioriser la sécurité des déplacements actifs
- Il serait intéressant bien sûr qu'il n'y ait aucun autobus au centre-ville d'Ottawa, par contre comme le tramway ne vise pas Hull, il serait trop désavantageux de n'avoir aucun autobus pour se rendre au centre-ville d'Ottawa. À moins que le temps de transport soit diminué même en ajoutant une correspondance (par exemple autobus de Hull vers le centre-ville de Hull puis tramway vers Ottawa), la correspondance pourrait être intéressante et permettrait de n'avoir aucun autobus. Mais comme ça m'étonnerait, je suis pour l'idée de diminuer le plus possible le nombre d'autobus au centre-ville mais en gardant certaine ligne d'autobus en provenance de Hull.
- Diminuer le nombre d'autobus de la STO tout en permettant un nombre restreint de bus de circuler à Ottawa. Penser à un agencement entre les autobus qui circulent dans le secteur Hull et le tramway pour traverser vers Ottawa et cela en termes de facilité, rapidité et horaires qui s'imbriquent bien les uns aux autres.

Répondants de l'Ontario

- Remove all STO busses, do not add a team. It's 2020.
- We removed Ottawa buses from the streets and thus the STO buses should not be allowed either
- All STO buses should only go as far as LeBreton flats and transfer to the LRT.
- No buses should be allowed on Wellington street.
- It would be strange (and is now) to see only STO vehicles operating along Wellington when OC Transpo has removed most of its service from this corridor.
- The STO buses on Wellington now ruin the street for pedestrians. And they make a mess of traffic. And they stink. And they are noisy. There should be no STO buses there.
- The fewer buses in the downtown area, the better. More space for pedestrians and bike, and it even helps alleviate traffic on other streets such as Queens and Slater.

Autres commentaires

À la fin du questionnaire, les participants étaient invités à laisser d'autres commentaires. Voici les commentaires recueillis touchant à des thématiques autres que celles directement soumises à consultation ou n'ayant pu être intégrés dans les sections précédentes.

Autres propositions d'insertion ou modifications

Certains répondants ont proposé des options de tracé alternatives concernant autant le transport vers Ottawa que l'intégration avec le système à Ottawa. D'autres commentaires suggèrent des modifications aux options suggérées, que ce soit au niveau du tracé, au nombre d'arrêts, etc. Le tableau suivant présente une classification des commentaires selon leur thématique.

Tableau 5 - Classification des commentaires - autres propositions d'insertions ou modifications

	Québec	Ontario
Propositions de changement ou d'expansion de tracé	66	48
Gouvernance et intégration du tracé avec l'O-Train	21	40
Questionnements et propositions quant à l'utilisation du Pont Prince-de-Galles	26	21
Demandes d'amélioration de la desserte locale	51	4
Achalandage, COVID-19, télétravail	22	9
Pour une boucle interprovinciale	8	9
Total	194	131

Propositions de changement ou d'expansion de tracé

Plusieurs répondants (114) ont laissé des commentaires afin de proposer des changements aux options suggérées et à leur tracé ou ont suggéré des scénarios d'expansion du système à moyen-long terme.

Répondants du Québec

- La solution privilégiée devrait tenir compte des opportunités et limitations innées en ce qui concerne le potentiel de prolongement de la ligne de tramway dans le futur. Les consultations publiques du passé révèlent un besoin de plusieurs voyageurs de se déplacer au-delà du centre-ville d'Ottawa. Les tracés proposés au centre-ville pourraient permettre le prolongement à l'est vers Vanier ou bien au sud en suivant Elgin. Les implications de ces prolongements potentiels devraient figurer à l'analyse.
- L'option d'une éventuelle boucle via le futur pont Alexandra rapidement évoquée devrait être sérieusement considérée afin d'également faciliter les déplacements vers le marché By (il semble que seuls les déplacements vers le travail sont considérés ici). Une boucle pourrait d'ailleurs permettre une seule voie de tramway (qui irait dans une seule direction), adressant ainsi l'enjeu d'espace sur Wellington et réduisant les coûts, tout en permettant aux Ottaviens se rendant à Gatineau d'accéder facilement au centre-ville. Il n'est aussi nulle part mention de connexion avec le Rapibus, qui devrait pourtant être un aspect important. La flexibilité est pour moi bien plus importante que de faire peu de correspondances, et devrait aussi faire partie de ce que vous désignez comme « qualité du service ». Une connexion efficace au Rapibus serait d'autant plus importante si le pont Prince-de-Galles venait enfin à être exploité pour relier l'O-train au Rapibus.

Répondants de l'Ontario

- The best integrated system is to start with a tunnel that allows a cross platform connection at Lyon under Sparks Street, then adjust to Albert and Bank Street to enable an integrated system that can end at Mackenzie King and Billings Bridge. At-grade is possible on Albert Street. This minimizes the additional construction costs and maximizes the integration opportunities downtown.
- Pourquoi l'option d'un train n'est pas considérée, tel le O-Train? Un système de rails existe déjà et le pont ferroviaire de la Ville d'Ottawa pourrait être utilisé.
- It could also be nice to link the tram to the new LeBreton flat development and new library in a way that is like the pedestrian zone with tram tracks at Oslo's Akker Brigge area
- I notice a lot of people look for STO busses at Rideau Centre including tourists ... I think the Gatineau Train should start at Rideau Station (Otrain 1) with rail tracks already there and branching off at Lyon Station under ground to Gatineau. If not Sparks St. tunnel will be great just starting at Rideau would be a better starting point. Many individuals from the west, tourists or individuals coming from Orleans that work in Gatineau are not going

to get on a train and go to Bayview Station to catch a train to Gatineau. I find Rideau Centre is the central point of Ottawa of east and west.

Le modèle de gouvernance et l'intégration avec O-Train

Plusieurs répondants au sondage sont d'avis que la question de la mobilité et du transport dans la région de la Capitale nationale devrait être sous le chapeau d'un seul organisme de planification et gérés comme un seul et unique système ou que du moins, les systèmes de transport en commun de la Capitale nationale devraient être intégrés.

Répondants du Québec

- C'est vraiment dommage qu'il n'y ait pas un seul système de transport public pour toute l'agglomération d'Ottawa-Gatineau. Le fait qu'il ait deux systèmes augmente les coûts, rend la connexion entre les deux villes plus difficiles et moins efficace. Les solutions ici proposées sont intéressantes, mais restent médiocres quand on se prend à rêver à un système de transport public pensé comme un tout, et non sur la façon d'arrimer deux services différents (un aurait pu construire qu'un seul tunnel sous le centre-ville, pour accommoder des trains ou trams qui iraient dans plusieurs directions, Gatineau ET Ottawa).
- Les stations STO et O-Train à Lyon et au Parlement devraient être combinées, c'est-à-dire qu'un passager de l'O-Train peut prendre le tram STO sans quitter la station ou repayer, et vice-versa. Cela réduirait aussi le flânage. Une fois dans la zone tarifée, les passagers peuvent prendre l'un des deux trains, acheter un café (comme Happy Goat ou Moca Loca) et utiliser les salles de bain.
- Construire un tunnel est une excellente solution pour augmenter la surface utile. Il y en a déjà un juste à côté. Il y aura un grand effort à faire pour justifier pourquoi la même infrastructure ne peut pas être adaptée pour servir plus d'utilisateurs.

Répondants de l'Ontario

- I wish STO and OC Transpo would merge you create a single, unified transit system for the NCR. It would make life so much easier and would encourage more cross-border travel by transit.
- Est-il nécessaire de construire un tunnel parallèle au centre-ville d'Ottawa? Avec deux systèmes oui, mais avec un système unifié sous la direction de la CCN, il y aura d'autres solutions plus économiques qui élimineront les duplications.
- A dedicated system as being suggested (in any of the three designs) is both unacceptable and an error in judgement. A unified national capitol region needs a unified transit system, allowing movement to and from all corners of our cities. Extension of the LRT into Gatineau makes the most sense, However; failing that, an interconnection of two different systems at the Bayview LRT station is the only other acceptable choice.

L'utilisation du Pont Prince-de-Galles

Les questions concernant la décision de la STO d'écarter l'utilisation du Pont Prince-de-Galles dans le design des tracés a été posée par plusieurs répondants. Ceux-ci croient qu'il s'agirait d'une bonne façon de desservir l'ouest de Gatineau sans passer par les deux centres-villes et qu'une connexion à la station Bayview de l'O-Train mérite d'être considérée.

Répondants du Québec

- Pouvez-vous également réviser un arrimage avec le pont Prince-de-Galles svp comme une autre façon de se rendre à Ottawa? Ceci permettra d'avoir 2 options, celle du centre-ville et celle du pont aussi?
- Not implementing the Prince of Wales bridge in the land seems to be an oversight; there must be a possibility to increase capacity at Bayview and use the already existing infrastructure versus digging secondary tunnels.
- Le tramway devrait passer sur le Pont Prince-de-Galles à mon avis afin de rejoindre le train léger d'Ottawa et non sur le pont du Portage. Le pont du Portage est déjà sur utilisé et faire passer le tramway à cet endroit ne va qu'empirer la situation de circulation au lieu de l'améliorer. Le pont Prince-de-Galles est la meilleure option selon moi afin de réduire la congestion aux deux centres-villes en heures de pointe

Répondants de l'Ontario

- It is absolutely insane that the Prince of Wales bridge is not being considered for this! The Trillium line should just continue over Prince of Wales to a transfer point in Downtown Hull to connect with the STO system with a cost sharing agreement for that segment of the line. Not everyone would be transferring at Bayview, many would go on to Carleton/Airport/Riverside South and vice versa to work downtown Hull. Ottawa residents paid a lot of money to get public transit off the streets in the downtown core, it is unacceptable for STO to come along and put more transit on the surface.
- Your argument to rule out the Prince of Wales rail bridge is unsatisfactory. All Ottawa to Gatineau commuters like myself will need to always make at least one transfer, and those commuting the other way should expect the same. For commuters traveling from Ottawa's west and south ends, transferring at Bayview to go to Gatineau is more convenient than a downtown STO transfer. East end Ottawa residents will face only a marginal inconvenience to transfer at Bayview in lieu of downtown. The costs to acquire additional O Trains to handle increased Gatineau commuters, along with Bayview station upgrades and infrastructure upgrades to the Prince of Wales bridge would be significantly less than any tunnel option and lower than building new above ground infrastructure across the Portage bridge and on Wellington for an above ground tram. No car lanes on the Portage bridge or Wellington are lost with the Prince of Wales option.

La desserte dans les quartiers gatinois et ottaviens

Nombreux sont les répondants au sondage qui ont mentionné que la desserte en transport en commun dans les rues locales, surtout du côté gatinois, devait être maintenue et améliorée.

Répondants du Québec

- Je crois absolument que les transports en commun entre l'ouest de Gatineau et le restant de la ville ainsi que Ottawa sont présentement insuffisants, surtout lorsqu'on considère le volume des usagers du secteur. Il est grand temps qu'un système de tramway connecte le secteur Aylmer au reste de la ville et Ottawa puisque l'ajout d'autobus ne fait que contribuer à l'achalandage des routes déjà insuffisantes pour le nombre de voitures qui y circulent.
- We need a better system to and from Aylmer. This has been an ongoing problem for the last 30 years. You added all the Gatineau 400 buses but fewer for Aylmer. We have the fastest growing population and no infrastructure to support us. There are never enough buses and we are crammed in like sardines or have to watch to completely full busses go past us at rush hour. This will become even more of an issue with the pandemic as we need to social distance and its not possible if there aren't enough buses for Aylmer. People will start driving instead due to concerns for their health
- L'ouest a besoin d'une solution rapide puisque les autobus débordent aux heures de pointe. Pour les usagers qui montent à bord des autobus à Hull pour le retour vers l'ouest, il faut trouver une solution qui permettra de monter à bord d'un autobus ou d'un tramway assez rapidement sans avoir à attendre qu'il y ait de la place pour permettre à l'autobus ou au tramway d'arrêter pour laisser monter ces usagers. En ce moment, les autobus passent souvent sans s'arrêter. On doit attendre plus de 40 minutes pour monter à bord et retourner à la maison. C'est complètement inacceptable compte tenu du prix payé pour une passe d'autobus.

Répondants de l'Ontario

- If possible it would be helpful to connect more efficiently with transit routes that go to federal buildings outside of downtown Hull (e.g. those located on St Joseph, Sacre Coeur, Cremazie etc). The difficulty in transferring from OC transpo to STO routes that reach these destinations efficiently is the main reason I do not use public transportation. It would take at least an hour for me to commute with the current situation as opposed to a 25 minute drive.

Les besoins en déplacement dans la capitale nationale dans un contexte post COVID-19

Plusieurs répondants ont remis en question la démarche entreprise par la STO dans un contexte d'incertitude lié à la COVID-19. Plusieurs répondants proposent de mettre le projet sur pause en attendant de voir la position du gouvernement fédéral quant au retour au travail de ses employés. Selon ceux-ci, les habitudes de transport et de mobilité seraient profondément bouleversées et il est possible que cette situation dure plusieurs années. Le déploiement d'un projet majeur d'infrastructure de transport en commun dans ce contexte en laisse plusieurs perplexes. Voici quelques commentaires recueillis à ce sujet.

Répondants du Québec

- La STO devrait revoir en entier ce projet. Avec la COVID et le succès enregistré au télé-travail, le besoin en transport et le nombre d'employés dans les édifices fédéraux sera fondamentalement altéré. La présence sur les lieux de travail deviendra occasionnelle.
- Deux observations: Primo, la Covid-19 a eu comme résultat une diminution très importante sur la nécessité réelle du déplacement des individus. De fait, avec la fermeture quasi-totale des centres-villes de Gatineau et Ottawa, il y aura sans doute de sérieuses discussions à savoir la possibilité de maintenir sur une base permanente le travail-à-domicile et non pas le déplacement vers le centre-ville. Ceci n'est pas une hypothèse, voir la décision corporative de la Shopify (avec au delà de 5 000 effectifs) qui a annoncé que cette nouvelle façon de faire sera dorénavant la norme et non pas l'exception. Il serait sage d'entreprendre de discussions avec les gouvernements du Québec et Canada à cet égard. Secundo, la démographie de l'ouest de Gatineau suggère une plus forte concentration (relatif à l'ensemble de la Ville de Gatineau) de personnes à leur retraite. Ces personnes (plus) âgées auront besoin moins un service de tramway à vocation de déplacements vers le centre-ville qu'un service de bus de premier-plan à circulation locale. Respectueusement.

Répondants de l'Ontario

- Commuting patterns and volumes may be permanently changed by the COVID-19 pandemic, and additional research should be done to determine if working from home becomes more of a factor in the volume and type of inter-city commuting. Second, there have been significant reliability problems with OC Transpo's LRT service - therefore, STO must seriously examine whether it is efficient and feasible to rely on a catenary wire system and trams that may not be designed for Canadian winter weather conditions

Autres commentaires

Finalement, quelques répondants ont désiré laisser des commentaires divers sur la mobilité, le transport en général dans la Capitale nationale, l'environnement, etc. que nous n'avons pas pu classer dans leur intégralité dans les autres sections.

Tableau 6 - Catégorisation des commentaires - autres commentaires

	Québec	Ontario
Pour une vision à long terme	6	12
Concernant une diminution de la congestion routière	10	15
Protection de l'environnement	12	3
Connectivité des deux systèmes	2	12
Problèmes antérieurs de l'O-Train	10	3
Pour une réalisation rapide	6	3
Concernant le processus de consultation	4	1
Concernant les stationnements incitatifs et parc-o-bus	4	1
Concernant le bilinguisme	-	3
Autres	25	13

Voici quelques commentaires en lien avec ces thématiques.

Répondants du Québec

- Il est capital de prendre en considération l'impact sur l'environnement: la solution qui, à plus long terme, aura le moins d'impact sur la qualité de l'air devrait être privilégiée. Il est assez troublant, d'ailleurs, à la vue des enjeux actuels quant au climat, que l'impact environnement de ce système structurant n'ait pas été pris en considération – en tout, il n'en ait pas fait mention dans la présentation.
- Je crois toujours qu'un 7e pont dans l'est serait la meilleure solution pour régler les problèmes dans les centres-villes.

- The number of parking spaces at POB Rivermead and other planned stations should be increased for people to access the stations and transfer to the bus or tram.

Répondants de l'Ontario

- Please do consider the ecological impact of the tunnel option, also on the long term!
- Long term planning is more important than short term pain. Building a sustainable, well connected public transit system is vital to the long term health of the cities, and any possible inconvenience in the short term shouldn't be a significant consideration. Price shouldn't be a significant factor either, as public transit is required to combat the climate emergency

Conclusion

En conclusion, à la suite de l'analyse des données recueillies via un questionnaire en ligne rempli par 1 503 personnes, provenant principalement de Gatineau (60 %) et d'Ottawa (38 %), plusieurs tendances apparaissent.

Tout d'abord, il est très important pour les répondants au questionnaire que le système de transport en commun desserve adéquatement autant centre-ville d'Ottawa (87 %) que le centre-ville de Gatineau (86 %). Ceci implique notamment l'amélioration de la desserte en transport en commun dans les périphéries et dans les rues locales des deux villes. Selon les répondants, l'intégration de ce système de transport en commun doit aussi se faire avec l'O-Train (84 %).

Ensuite, trois éléments ressortent du sondage comme étant les plus importants à considérer lors de l'insertion du système de transport à Ottawa : la performance du transport en commun (84 %), la présence d'un environnement sécuritaire et agréable pour les piétons (67 %) ainsi que la qualité du service (65 %). Les répondants s'attendent donc à un système fiable, résistant et adapté aux conditions hivernales de la région. Ils désirent aussi un environnement agréable et sécuritaire pour les piétons, un temps de déplacement plus rapide qu'en automobile et des correspondances limitées.

Selon les répondants, les éléments considérés les moins importants au sujet de l'insertion sont la réduction des nuisances pendant la construction (21 %), le coût (21 %) ainsi que l'accès pour les véhicules motorisés (16 %).

Puis, les répondants sont partagés sur la question de la compatibilité de la présence d'un tramway sur la rue Wellington avec la préservation de l'image et de la valeur patrimoniale de la Capitale nationale et de la Colline du Parlement. Pour certains, un tramway défigurerait la rue Wellington et n'est pas approprié surtout dans un contexte où la Ville d'Ottawa a dépensé des sommes importantes pour enfouir son réseau de transport en commun. Pour d'autres, un tramway dans la Capitale nationale donnerait un certain cachet romantique à la ville grâce à son style, comparable aux grandes villes d'Europe. En termes de pourcentage, ce sont 51 % des répondants qui considèrent qu'un tramway en surface sur Wellington est compatible, contre 33 % qui croient qu'un tel système est incompatible avec la préservation de l'image de la Capitale nationale.

Ceci dit, l'option d'intégration du réseau de transport de la STO au centre-ville d'Ottawa qui est préférée parmi les trois options proposées est celle du tunnel sous la rue Sparks (60 %). Malgré les coûts plus importants reliés à cette option, les répondants au questionnaire sont d'avis qu'il s'agit de l'option la plus réaliste et viable sur le long terme. Il s'agirait aussi de l'option qui répondrait le mieux aux différents objectifs présentés, soit la réponse aux besoins en déplacements des répondants (58 %), la connexion entre les réseaux de transport en commun de la STO et d'OC Transpo (66 %), un meilleur accès à la rue Sparks ainsi qu'à la Cité parlementaire

(39 %), quoique les répondants étaient davantage partagés avec l'option 2 (Wellington avec circulation) pour le dernier critère (37 %).

Près d'un répondant sur quatre ont mentionné que les options 1 et 2, soit le tramway sur la rue Wellington, que ce soit avec (23 %) ou sans circulation (22 %), n'est pas une option acceptable selon eux. Du côté des répondants du Québec seulement, c'est une personne sur trois qui considère que ces deux options ne sont pas acceptables.

Finalement, les répondants sont plutôt à l'aise avec la réduction du nombre d'autobus de la STO à Ottawa, quoique les répondants du Québec soient plus nombreux à réclamer le maintien d'un certain nombre d'autobus (53 %). Les répondants de l'Ontario, quant à eux, sont d'avis qu'il faut réduire le nombre d'autobus de la STO en circulation au centre-ville d'Ottawa (33 %) ou les retirer complètement (22 %).

Plus de 600 répondants au questionnaire ont rempli la case *Autres commentaires*. La caractérisation de ceux-ci ainsi qu'un aperçu de quelques commentaires laissés se trouvent dans le rapport de consultation.

Plusieurs se montrent en faveur d'une intégration des deux entités responsables de gérer les transports à Gatineau et à Ottawa afin d'assurer une cohérence et une continuité dans l'offre de services. D'autres ont réitéré le besoin de consolider l'offre de services en transport en commun dans les extrémités est et ouest des villes ainsi que dans les quartiers en périphérie des centres-villes. La décision de la STO d'écarter l'utilisation du Pont Prince-de-Galles a été fortement soulignée finalement, bon nombre de répondants se posent la question de l'impact de la COVID-19 et du télétravail sur les besoins de déplacements des travailleurs vers la Capitale nationale. Susceptibles de perdurer sur le long terme, les changements dans le monde du travail remettent en question, chez plusieurs, la nécessité de se doter d'une infrastructure d'envergure de transport pour faciliter les déplacements entre les deux villes.