

Compilation des enjeux soumis dans le cadre de la consultation sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder

Projet structurant de transport collectif électrique entre l'ouest de Gatineau
et le centre-ville d'Ottawa par la Société de transport de l'Outaouais

3211-08-016

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les
changements climatiques, de la Faune et des Parcs

20 mars 2025

LE PROJET

La Société de transport de l'Outaouais (STO) et ses partenaires désirent mettre en place un réseau de transport en commun structurant visant à améliorer la capacité du réseau existant entre l'ouest de Gatineau et les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa. L'objectif du projet est notamment de répondre aux besoins de mobilité à long terme en forte croissance dans le secteur ouest de la ville de Gatineau. Ce projet repose sur l'aménagement d'un tramway électrique et d'une bonification des réseaux de transport actif. Selon l'initiateur, il contribuera au développement économique et social et favorisera la mobilité durable. Le tramway Gatineau-Ottawa parcourra une distance de 24 km tout en transportant, en période de pointe, plus de 5 000 passagers à l'heure par direction. L'essentiel des travaux sera réalisé à l'intérieur de l'emprise des rues existantes, qui seront réaménagées de façade à façade. Le projet assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement exclut la portion en Ontario.

LE CONTEXTE LÉGAL

La Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) prévoit qu'après avoir reçu la directive du ministre, l'initiateur du projet doit publier un avis annonçant le début de l'évaluation environnementale du projet et son dépôt sur le Registre des évaluations environnementales.

Cet avis doit également mentionner que toute personne, tout groupe ou toute municipalité peut faire part au ministre, par écrit, des enjeux que l'étude d'impact devrait aborder, par le biais d'une consultation publique sur les enjeux.

Les étapes de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement dans laquelle s'insère la consultation sur les enjeux sont présentées à la page 4 du présent document.

LES OBJECTIFS DE LA CONSULTATION

La consultation sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder vise à offrir à la population la possibilité de s'exprimer sur les enjeux anticipés d'un projet, et ce, en amont de la réalisation de l'étude d'impact, permettant ainsi à l'initiateur de tenir compte des préoccupations du public lors de la réalisation de son étude d'impact. Elle est effectuée à partir du [Registre des évaluations environnementales](#) qui est disponible sur le site Web du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.

Cette consultation ne remplace pas celles pouvant être menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à la suite d'un mandat donné par le ministre. ***Les consultations du BAPE ont lieu à la suite du dépôt de l'étude d'impact, donc lors d'une phase ultérieure.***

LES OBSERVATIONS SOULEVÉES LORS DE LA CONSULTATION

La consultation pour le présent projet a débuté le 1^{er} février 2025 et s'est terminée le 3 mars 2025. Au cours de cette période, 46 commentaires jugés pertinents ont été transmis au Ministère.

Le Tableau 1 présente les observations soulevées lors de cette consultation. Elles sont présentées sous une forme synthèse et classées par enjeu afin de faciliter le traitement par l'initiateur de projet. Il ne s'agit pas d'une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec.

Selon la section 2.2 de la directive ministérielle datée du 24 janvier 2025, l'étude d'impact doit faire état de ces observations et, le cas échéant, décrire les modifications apportées au projet et les mesures d'atténuation prévues en réponse aux observations sur les enjeux soulevés. S'il y a lieu, l'étude d'impact doit également indiquer les préoccupations auxquelles l'initiateur ne peut répondre et expliquer la raison

pour laquelle ces éléments n'ont pas été traités. La section 2.5 de la directive demande également que les préoccupations exprimées lors de la présente consultation soient considérées dans la détermination des enjeux du projet qui seront analysés dans l'étude d'impact.

À des fins d'information, l'ensemble des commentaires, tels que transmis lors de la consultation publique, est présenté en annexe. Le ministre s'est toutefois réservé le droit de ne pas inclure ceux comportant des propos injurieux, diffamatoires, discriminatoires, grossiers, crus ou offensants, nominatifs ainsi que ceux ayant un but commercial ou promotionnel.

Schéma 1 : Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE)

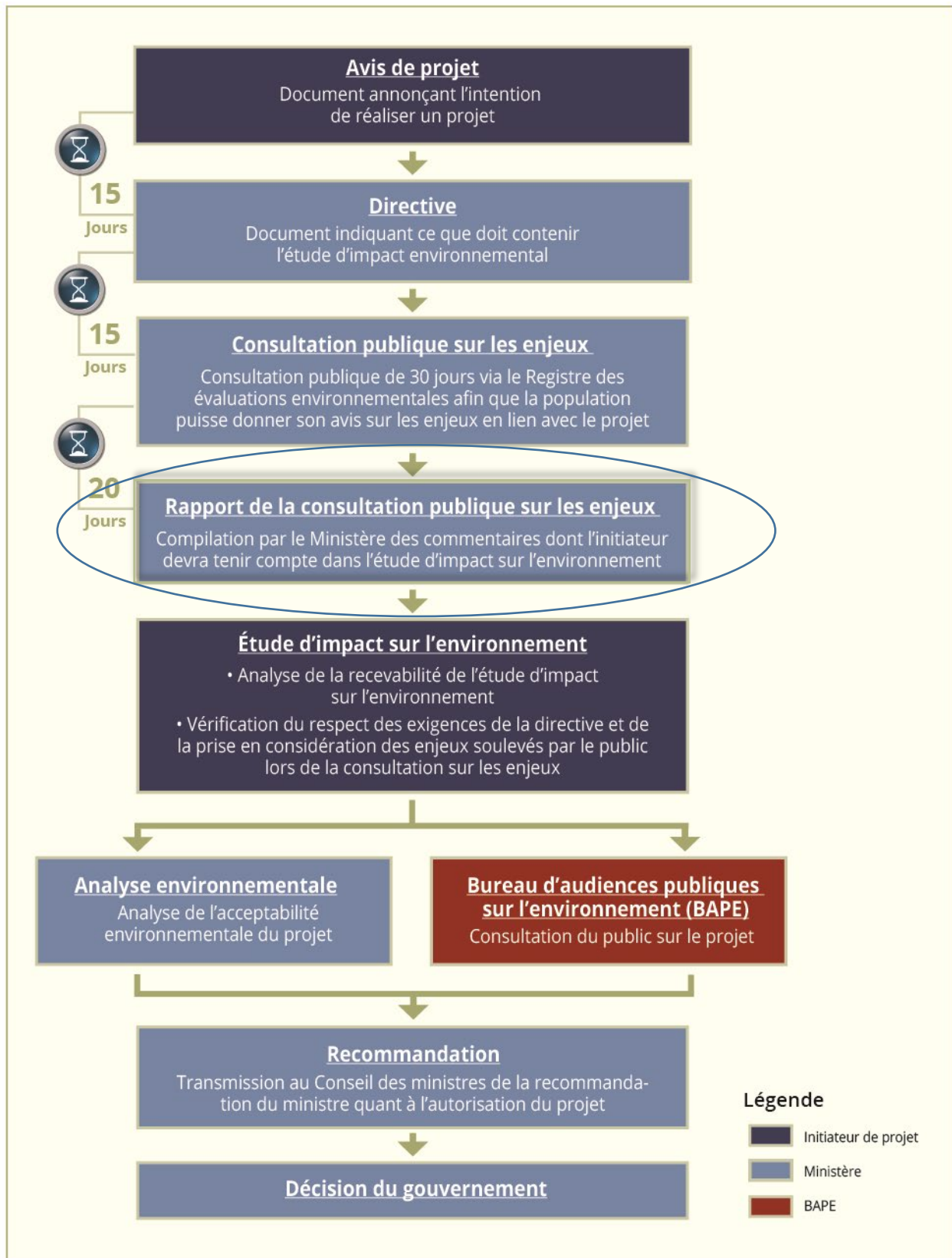


Tableau 1 : Synthèse des observations et des enjeux soulevés par le public

Enjeux	Observations
Le maintien de la qualité de vie	<ul style="list-style-type: none"> • Dérangement pendant les travaux; • Augmentation du bruit et des vibrations en phase d'exploitation du projet, notamment lors du freinage; • Augmentation de la pollution lumineuse et des effets négatifs sur le sommeil, notamment avec l'ajout de luminaires pour les gares et voies dédiées; • Importance pour les citoyens de pouvoir comprendre dans l'étude d'impact quelles seront les zones impactées par le projet pour le bruit et les vibrations; • Diminution du trafic routier et du bruit résultant étant donné le transfert modal; • Possible augmentation du trafic sur le tracé du projet étant donné le retrait de voies de circulation; • Amélioration de la qualité de l'air à la suite du transfert modal; • Problématique d'accès aux propriétés; • Amélioration du transport actif; • Aménagement de pistes cyclables déneigées le long du projet.
Le maintien de la biodiversité	<ul style="list-style-type: none"> • Détérioration des habitats fauniques et floristiques; • Impacts sur l'environnement qui seraient évités par la construction du projet comparativement à sa non-réalisation; • Déboisement dans des secteurs sensibles, des parcs ou des zones identifiées pour préservation; • Protection des espaces verts, notamment le parc des Portageurs et les corridors écologiques entre le Parc de la Gatineau et la rivière des Outaouais identifiés par la Commission de la capitale nationale.
Le maintien de la sécurité des résidents et des usagers	<ul style="list-style-type: none"> • Sécurité des enfants, notamment près des écoles et parcs; • Sécurité des piétons et des cyclistes en phase de construction et d'exploitation (notamment le sentier des Voyageurs) et importance de la signalisation; • Sécurité des citoyens vivant à proximité des rails; • Inquiétudes concernant le tracé dans des zones inondables; • Craintes pour des problèmes d'alimentation électrique pour le projet et les résidences situées à proximité; • Sécurité des utilisateurs au moment de l'embarquement;

Enjeux	Observations
	<ul style="list-style-type: none"> • Choix de stations le plus sécuritaire pour les utilisateurs; • Inquiétudes face au potentiel de déraillement comme le train léger d'Ottawa.
La conciliation des usages du territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Nuisance et dérangement pendant les sports et les loisirs à proximité du projet; • Détérioration du tissu de la communauté; • Préservation des terrains de golf; • Densification urbaine à proximité du projet et ses impacts; • Enclavement de quartiers par le tracé et problème de circulation des résidents; • Craintes que le projet ne desserve pas les quartiers en expansion et encourage l'étalement urbain.
La viabilité économique du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Crainte que le projet soit retardé ou annulé, notamment pour des considérations budgétaires; • Coût d'entretien élevé; • Importance du choix du tracé des lieux desservis par le projet, de l'emplacement des stations et de leur nombre; • Inquiétudes concernant la technologie qui sera utilisée, notamment en fonction des conditions climatiques; • Coût élevé du projet en lien avec la capacité de payer de la population, des gains de temps en déplacement et la possibilité de dépenser l'argent pour d'autres projets et infrastructures; • Augmentation des coûts depuis la première mouture du projet; • Durée de vie limitée du projet, démantèlement ou remplacement; • Détérioration prématurée des infrastructures; • Modification de la valeur des propriétés le long du tracé; • Conséquences de l'implication ou non du fédéral dans le projet; • Planification du projet en fonction des futurs besoins et de l'évolution du territoire; • Intégration du tramway avec d'autres projets dans le but de diminuer le coût et les impacts, par exemple la reconstruction du pont Alexandra si possible; • Importance du succès de l'intégration du projet aux services existants de transport collectif et au transport actif.
La protection du patrimoine bâti et archéologique	<ul style="list-style-type: none"> • Impacts sur les résidences (expropriations) et les infrastructures; • Craintes face à l'ajout de structures imposantes et inadaptées dans un paysage dit emblématique; • Projet dans un quartier ancestral;

Enjeux	Observations
	<ul style="list-style-type: none"> • Projet venant segmenter le secteur des Chutes de la Chaudière, site d'importance historique pour les Premières Nations.
La réduction des émissions de GES	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de l'attractivité du projet pour maximiser la réduction des émissions de GES à la suite du transfert modal; • Pertinence de l'ajout d'un tramway au transport par bus avec des flottes qui deviennent de plus en plus électriques; • Inquiétude face à la perte d'espaces verts servant à la réduction des flots de chaleur, à la captation du CO2 et l'amélioration de la qualité d'air.
L'acceptabilité sociale du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Crainte que le phénomène « pas dans ma cour » nuise au projet; • Importance de maintenir un dialogue ouvert et respectueux des points de vue pour favoriser l'adhésion; • Importance de maintenir des activités d'information et de consultation du public plus à jour puisque les derniers datent d'il y a 5 ans; • Disponibilité de l'information (et sa vulgarisation) sur les différentes étapes de construction qui affecteront le quotidien des quartiers visés par les aménagements pour favoriser l'adhésion.
Le maintien ou l'amélioration des connexions de la trame urbaine	<ul style="list-style-type: none"> • Crainte que le tracé ne serve pas aux déplacements au sein même de Gatineau alors qu'il devrait relier des points importants, notamment les hôpitaux; • Possibilité d'élargir une artère principale déjà existante comme le boulevard Taché plutôt que de créer un nouveau chemin dans un espace vert; • Possibilité d'analyser un tracé qui suivrait les corridors urbains déjà existants.

ANNEXE

RECUEIL DES COMMENTAIRES REÇUS AU COURS DE LA CONSULTATION

Avis de non-responsabilité

Il est à noter que les commentaires suivants sont ceux qui ont été fournis par des tiers au cours de la consultation publique sur les enjeux du projet et reproduits tels quels dans la présente annexe. Ils ne peuvent être considérés comme constituant une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec. Le Ministère n'assume aucune responsabilité tant dans leur forme que dans leur contenu.

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	L'impact sur le quartier Val-Tétreau, quartier en harmonie avec la nature, paisible, qui offre à ses habitants et aux résidents de Gatineau, l'opportunité de faire des activités comme la marche, le vélo, les piques-niques, l'utilisation de ses parcs, de la rivière, dans la douceur et la cohabitation avec la nature et la biodiversité. Le tramway détruirait le tissu de la communauté et son identité écologique.	Le tracé actuel fait passer le tram directement dans mon quartier ancestral et dans la forêt adjacente, sans égard aux résidents et leur mode de vie. Le bruit est le plus grand facteur d'inquiétude suivi de la sécurité des enfants et de l'école primaire qui serait à quelques pas du tramway. Sans compter la destruction de résidences et infrastructures.	Il est possible d'écouter des vidéos de d'autres régions/pays avec des trams et le bruit des roues sur les rails. C'est très évident que ce bruit se ferait entendre dans tout le quartier.

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	L'étude devrait accorder une grande importance aux effets d'atténuation du trafic et de la pollution (sonore, visuelle, qualité de l'air) que le projet de tramway amènera, en comparant un scénario sans tramway dans 20-30 ans (tenant compte des projections d'augmentation de population et de congestion automobile pour Aylmer-Hull) avec un scénario comportant un tramway. Ce critère devrait peser + lourd que d'autres (bénéfices environnementaux attendus à moyen-long terme).	Je suis préoccupé par la pensée à court termes de certains citoyens qui font du « pas dans ma cour » et du « je ne veux pas payer pour un service que je n'utiliserai pas ». Ces gens vont utiliser des prétextes environnementaux pour essayer de miner le beau projet de tramway.	
Citoyen	Gatineau	Il devrait être pris en considération l'impact que pourrait avoir sur le réseau des changements dans les politiques de travail hybride du gouvernement fédéral.	Qu'il n'a pas encore été construit et que le gouvernement du Québec sous-investit dans des infrastructures structurantes ou ne va pas chercher d'argent du fédéral. Arrêtez de trainer et lancez ce projet!	
Citoyen	Gatineau	No	My only concerns are the project being canceled or scaled back so that it no longer effectively serves the population.	N/A
Citoyen	Gatineau	Oui le corridors vers qui existe avec luisseau ancien entre principal au nord lucerne au sud et à l'ouest du Village Lucerne et à l'est de rue Foley, doit être protéger tant que la dernière espace vers et naturelle à Aylmer sud.	Avoir des arrêts sûrs la ligne de rue principale.	https://web.archive.org/web/20240331134720/https://www.museedelhistoire.ca/cmce/exhibitions/archeo/sowter/1900/sowter1900f.html

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	Les autobus marchent bien (sauf ils sont trop occupés aux heures de pointes ou tout le monde est debout le long du trajet des édifices gouvernementaux à Hull jusqu'à Alymer). Je ne vois pas d'avantages avec un tramway sauf beaucoup d'argent dépense.	Trop d'argent quand il nous manque des services de base à Alymer (centres communautaires, piscines, hôpital, rues qui sont en meilleures conditions, services saines, plus de parcs et terrains de pickle ball pour améliorer la qualité de vie en couple ou en famille).	
Citoyen	Gatineau	non	que le projet ne sera pas accompli. il est nécessaire mais prends trop long temps. C'est pas normal. Je suis habitué aux autres rythmes. Je suis immigré au Canada, c'est stupéfiant le délai pour les projets des infrastructures et services ici. De jamais vu.	
Citoyen	Gatineau	J'aimerais qu'on mette dans la balance la préservation de terrains de golf et la densification autour du tramway. En effet, le TramGO passe à côté de plusieurs terrains de golf et j'aimerais que la réflexion mette dans la balance leur préservation (sol absorbant) VS l'étalement urbain qu'une densification autour du tramway permettrait de faire plus facilement.	Que le projet de tramway intègre une requalification des voies routières pour faciliter aussi le transport actif.	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	Je trouve que le projet est excellent, mais je pense que l'échéancier est trop long. Il serait bien de voir s'il y a une façon de l'optimiser. J'aimerais aussi qu'une plus grande attention soit portée aux possibilités de redéveloppement autour des stations, ce qui permettrait d'augmenter massivement l'achalandage du système.	Le nombre de stations est excessif. Rendre le tramway plus rapide en supprimant des stations rendraient le mode de transport plus attractif, permettant de maximiser son potentiel de réduction de gaz à effet de serre.	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	<p>Enjeux pour le tronçon situé entre l'école Jean de Brébeuf et la rue Montcalm (Parc des portageurs)</p> <p>- le fait que cette portion du trajet n'impliquera pas de transfert modal (= inefficacité), déboisement d'un des seuls secteurs verts du centre-ville de Hull, pertes de qualité de vie pour tous ceux qui empruntent ce sentier pour les loisirs, la santé ou le transport actif</p>	<p>- Ce tronçon implique une immense déforestation - contrevient directement au Plan de gestion des arbres et des boisés de la Ville de Gatineau; déforestation aurait un impact majeur irréversible sur l'écosystème, la faune et la flore en milieu urbain. Coupes à blanc sur des douzaine d'acres dans une zone identifiée pour préservation par le PPU.- Ce tronçon entraverait l'accès à plusieurs espaces de détente et loisirs tels le Parc des Voyageurs, le Parc Brébeuf, le Parc et la plage Moussette. Plusieurs impacts négatifs dont des enjeux de sécurité pour les piétons et les milliers de cyclistes qui empruntent le sentier des Voyageurs.- Impacts environnementaux liés aux bruits et vibrations pour les milliers de résidents vivant en bordure du tracé incluant notamment le boulevard Wilfrid-Lavigne, le quartier Val-Tétreau ainsi que notre quartier Hull-Wright. - Sécurité pour les enfants des quartiers: tracé proposé passerait à côté d'écoles primaires ce qui n'est ni souhaitable ni sécuritaire. On peut réinventer un projet de tracé ayant beaucoup moins d'impacts sur l'environnement, les arbres et les citoyens.</p>	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	On doit garder le cout du project raisonable par ne pas faire des etudes environnementales non-necessaires.	Le temps - faut aller vite puis ameliorer la reseau routiere au meme temps pour que le projet reduis pas encore le traffique. L'intersection vanier / allumetiere est deja tres problematique. Faut un pont la pour assurer le traffique et le tramway peuvent marche bien ensemble.	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	Beaucoup d'impacts potentiels sont documentés, mais pas le coût d'entretien.	La préoccupation centrale du contribuable gatinois moyen est le coût. C'était un enjeu majeur de la dernière campagne électorale pour la mairie de Gatineau au printemps 2024 et, malgré l'élection de la candidate pro-tramway, la préoccupation demeure. Gatineau impose des hausses de taxes foncières aux citoyens alors que certaines infrastructures de base, notamment les routes, sont dans un état dégradé depuis des décennies. Par ailleurs, l'expérience désastreuse d'Ottawa avec son train léger (délais, accidents de travail, explosion des coûts, problèmes de fiabilité) fait craindre la catastrophe avec un projet similaire du côté québécois, alors que la population et la capacité de payer y sont beaucoup plus petites. Dans ce contexte, il faudra très bien justifier en termes financiers clairs le recours à un tramway, qui exige notamment l'excavation du sol, au lieu d'un service rapide par bus sur corridors réservés, comme il s'en est fait récemment sur le boulevard Pie-IX à Montréal. Par ailleurs, on parle d'une durée de vie utile se terminant en 2066, donc une trentaine d'années. C'est très peu pour le coût prévu, qui sera de plusieurs milliards - et peut-être dizaines de milliards - de dollars. Il faut absolument que le projet ait une durée de vie plus longue, car nous ne savons pas si la conjoncture économique nous permettra un réinvestissement massif seulement 30 ans après la mise en service (prévue vers 2035).	S/O

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	Est-ce que le tracé a été sélectionné? Parle-t-on encore de modifier le boulevard du Plateau pour ce nouveau tramway? Le boulevard des allumettières ferait plus de sens - il va de Aylmer jusqu'au centre-ville de Hull. Je n'ai jamais compris pourquoi lorsque ce boulevard a été allongé qu'une voie n'ait pas été réservé aux autobus. C'est un non-sens. Également, l'utilisation d'anciennes voies ferrées est pris en considération? Aussi bien réutiliser les structures existantes.	Que le tramway passe dans un quartier déjà établi avec plusieurs maisons/logements résidentiels, créant ainsi que du bruit, de la pollution, de l'embouteillement, nuisant à la qualité de vie des gens qui y habite, réduisant la valeur des propriétés.	
Citoyen	Gatineau		1. Gestion de l'embouteillage sur Alexandre taché lors de la période de construction 2. Raccordement réaliste et pratique avec les réseau OC Transpo. Si ce n'est pas bien fait le système risque d'être une duplication du problème existant	
Citoyen	Gatineau	Cela devrait être construit le plus rapidement possible.	Rien, je pense que c'est un beau projet qui est essentiel pour relier les gens de Gatineau et d'Ottawa.	
Citoyen	Gatineau	Oui, il faudrait arrêter de détruire nos forêts et secteurs protégés. Pourquoi ne pas suivre le chemin de fer au lieu de détruire la ville pour un tramway?	La destruction des petites forêts qui nous restent et pas trop logique que le chemin du Tramway passerait dans un secteur inondable. Arrêtez de gaspiller et suivez le chemin de fer non?	Si le Tramway suivait l'ancien chemin de fer à Aylmer, Hull et Gatineau, ce serait logique, moins de forêts détruites et pas de zone inondable.

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	L'enjeu sur le trafic durant et après les travaux. Aucun sens d'enlever des voies de circulation quand le tramway pourrait être placé à un endroit stratégique sans avoir d'impact sur le trafic. Aussi l'enjeu de la sécurité des usagers pour l'embarquement qui fait aucun sens de faire traverser les usagers du trottoir au tramway dans la voies de circulation	Ce que j'ai énumérer en premier point et aussi les coûts relier, juste regarder du côté d'Ottawa les coûts d'entretien et probablement aucun plans B en cas de panne a été étudié.	
Citoyen	Gatineau	Ne serait-ce pas plus avantageux pour nos écosystèmes de réparer nos infrastructures courantes au lieu d'en bâtir de nouvelles qui vont briser dès le premier jour? Ottawa a le O-train depuis plusieurs années, il est toujours hors service et ils ont un plus grand budget que nous. Pourquoi ne pas apprendre de nos voisins et rediriger les fonds vers nos routes? A quel point est-ce qu'on dit "on a assez touché à Gatineau, pas de nouveaux projets"? Les ours et les coyotes sont dans nos cours parce qu'ils ont nul part autre aller. Qu'est ce que vous allez faire pour eux? C'était leur terre avant d'être la notre. La prochaine étape serait de les mettre dans une école résidentielle? Voyons!	Un gros budget dépensé la première année, mais pas d'argent pour l'entretenir. Exactement comme nos routes. Ce n'est pas parce que le mode de transport change qu'on sait soudainement mieux gérer l'argent. Prouvez aux citoyens que vous savez ce que vous faites avant de nous lancer dans un autre méga-projet qui va faire de nous, encore une fois, une farce aux nouvelles nationales.	"Conduire sur le boulevard du Plateau, Gatineau, QC" "Prendre le O-train"

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	Maintenir des corridors verts pour la biodiversité tel qu'établies sur le plan de la CCN, Inclure des points de desserte qui permettent d'accéder aux parcs ainsi qu'aux artères commerciales, Considérer le développement de la région dans les décennies à venir pour ajuster le réseau en diverses phases, par exemple, la région s'est développée plus rapidement et plusieurs étaux empêchent de régler les situations Inclure un plan des voies cyclables, réseaux routiers et transports en commun déjà établis et ajouter l'avenir plus longue portée	Assurer un développement en vue du futur, pas uniquement les besoins actuels mais à long terme aussiInclure les futurs projets de liaison avec l'ontario	Plan directeur de la NCC (master plan)Plan directeur de la ville de GatineauPlan directeur de Ottawa
Citoyen	Gatineau	Le choix des citoyens doit être pris en considération. Qu'on offre tous les moyens de transports, voiture inclus	Le coup d'un projet comme ça avant de réparer l'infrastructure présente. Ajouter les voitures électriques dans le co-voiturage.	Faire un autre passage, pas bloquer ce qui est déjà congestionné. Les gens vont continuer de prendre leur voiture
Citoyen	Gatineau	-Gain en temps de déplacement des utilisateurs en fonction d'un déplacement normal en voiture.-ratio des coûts de construction par utilisateur	-le projet coûtera beaucoup trop cher pour le gain de temps dans les déplacements	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	Le tracé du tramway doit absolument être davantage mis en évidence, particulièrement le tronçon qui détruirait de la forêt sur le bord de la rivière des outaouais, en zone inondable et qui ne fera rien pour encourager un transfert modale (en laissant les automobiliste non encombré sur le boulevard). Le tramway c'est un beau projet, prenons le temps de bien considérer le tracé pour aller rejoindre le plus d'usage possible (faire passer sur le bord d'une rivière et de maison unifamiliale ça rejoint pas la population) .	Comme énuméré plus haut, le tronçons passant entre la rivière des outaouais et l'UQO tout en longeant la rivière jusqu'au ruisseau des brasseurs. C'est un tracé qui:1. Détruirai le peu de verdure qui existe dans le quartier de Hull2. Qui passerait en zone inondable, pas bon pour de l'infrastructure majeure et en plus zone sensible environnementale3. En n'encourageant pas le transfert modale des automobiliste en leur laissant la rue Tache bien ouverte4. En plaçant le tramway dans une zone complètement inaccessible à la population du quartier - qui plus est, en zone où on ne peut pas densifier la population, et qui plus est encore, en faisant l'autruche sur d'autre tracé qui pourrait répondre à toutes ces problématiques (des Allumettières qui a été construit pour accueillir un tramway).	
Citoyen	Gatineau		The opinions of old NIMBYs should be ignoredThat is all	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	Je demeure dans le quartier val tetreau entre boulevard de Lucerne et la rivière des Outaouais donc un quartier qui sera enclavé par le passage du tramway	Ma grande préoccupation est le bruit du passage des trains , de part notre position géographique du quartier nous serons donc confrontés à attendre que les trains passent avant de pouvoir quitter le quartier, imaginez l'achalandage durant les heures de pointe??? Comment envisagez vous ceProblème? Nous sommes le seul quartier du trajet qui sera enclavé et affecté par ce projet . Quels sont les solutions? Alternatives?Y avez vous vraiment pensé à ce problème??	
Citoyen	Gatineau	Enjeu sonore	Le tracé du tramway.J'habite le quartier Val Tetreau et je suis surprise de constater que le tramway est prévu passer sur chemin Aylmer pour un très long bout, mais bifurque sur Lucerne (plutôt que de rester sur Taché, route qui prolonge pourtant le chemin d'Aylmer).Le parcours sur Lucerne va, non seulement défigurer notre quartier, mais il va faire l'ajout d'une seconde séparation (présentement, le boulevard Taché crée une séparation).Je suis préoccupée par le bruit que fera le tramway. La pollution sonore est un élément qui peut nuire énormément à la qualité de vie de notre quartier. Je suis aussi préoccupée des lieux où seront situés les arrêts. Les freins du tramway risquent d'émettre un bruit strident qui, encore une fois, aura un impact direct sur la quiétude des résident.es du quartier.	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	Préservation des milieux naturels Aménagement de pistes cyclables déneigées le long du tramway (comme c'est le cas à Ottawa) Aménagement de pistes cyclables sécuritaires la durée de la construction	Sécurité Bruit Transport actif	
Citoyen	Gatineau	Le bruit pour les résidents à proximité du tracé L'impact pendant la construction pour les résidents Les risques du projet La technologie utilisée (regardez les enjeux du train à Ottawa)	Le bruit et les accès pour les résidents à proximité du tracé. L'arrêt à l'UQO sera particulièrement occupé, j'espère qu'il ne sera pas aménagé sur Taché (le document mentionne « devant l'UQO » mais derrière l'UQO aurait moins d'impact pour les résidents et la circulation routière. Les perturbations sur les voies cyclables actuelles pendant les travaux et après les travaux (la Ville est reconnue pour ne pas avoir des voies cyclables pensées pour les transports. Regardez la piste le long du Rapibus lorsqu'il a été ouvert. Elle commence où il n'y a pas de résidence sur de la carrière et elle ne connecte pas avec d'autres pistes cyclables).	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	Dans le secteur de Gatineau ou j'habite, notre quartier sera scinder en deux nord/ sud. En coupant notre quartier ainsi nous pourrions perdre tout nos accès quotidiens piétonniers au bord de la rivière et au parc Brébeuf et Moussette. Pour les gens dont l'accès en sud/ nord eux pourraient ne plus avoir accès à pied au parc de la Gatineau. Il y a aussi l'accès à Vélo, car il y a une très grande affluence de Vélo qui traversent cet accès.	Le bruit, et les vibrations lors du passage des trains et lors de la construction, le quartier est très rocheux. Les expropriations.....nous sommes à proximité de où le train passera.	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	<p>D'abord, félicitations pour les documents c'était bien concis et facile à comprendre. Ensuite, j'ai noté qu'aucune étude prévue ou étude préalable ne confirme l'approvisionnement en électricité et assurera la fiabilité du réseau pour le tramway et les secteurs résidentiels autour. Cela fait plusieurs années qu'hydro Québec soulève ce point et l'Outaouais a même été exempté de la transition vers l'électrification du secteur résidentielle pour cette raison. Il serait important de vérifier cet aspect. Voir article la presse 26 septembre 2023 Assez d'électricité en Outaouais pour les projets de développement à long terme ? Puis, je pense qu'un autre élément oublié consiste à la mise en place d'un processus visant le remplacement des installations en fin de vie dans 30 ans. Vous prévoyez beaucoup de mesures pour un démantèlement en fin de vie, mais aucune pour son remplacement. Je comprends que le métro de Montréal arrive à sa fin de vie et ils sont pris avec un beau problème de vouloir le garder. Ainsi son indice de réparabilité, les matériaux devront être réfléchies de manières à faciliter son renouvellement dans 30 ans et son auto financement aussi. Merci</p>	<p>Vous prévoyez des études pendant la mise en place pour le son et les tremblements, mais les citoyens n'ont aucune idée de à quoi s'attendre. Ce serait intéressant d'avoir des approximations des zones touchées (son, vibrations) avec comme hypothèse ce qui se passe en Europe ou ailleurs.</p>	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	L'enjeux de densification que la Ville de Gatineau a et aura n'est pas mentionné dans l'avis et c'est une réalité. qu'affect nécessairement le projet puis malgré que le transport en commun doit être privilégié, la réalité est que plusieurs ménages ont des conditions qui ne les permettent pas d'en prendre l'option : horaires des enfants et parents, endroits à se déplacer pour les travaux et études partout la région de l'Outaouais des deux côtés de la rivière.	Au large du tracé du Tranway il y a des résidences et certaines commerces, il y a aussi des lots qui seront développés au moment donné pour plus des résidences et des commerces. LA réalité est que l'infrastructure des réseau pour le trafic n'est pas assez pour offrir le bon service. Il faudrait développer autant un bon service publique de transport que les voies pour des voitures particulières. Exemple : il y a un complexe avec hôtel, Spa, 2 restaurants, un golf, un centre de convention, 2 tous à condo et 2 ou 3 autres à venir un jour, pensez vous vraiment que le Tranway va être l'option pour la clientèle de ce complexe?. Autre exemple, le lot entre Lucerne et le Chemin d'Aylmer et l'hôtel Château CARTIER et le cémentière Bellevu (je crois), est en plein développement résidentiel, pour ce lot la seule sortie présentement est le Lucerne, quand le projet sera fini comme 'village urdaine' il aura plus de 10.000 autos de plus comme minimum dans le secteur selon les études de mobilité, il est certain que le Tranway ne sera pas l'option pour tous ces logements et commerces	Je n'ai pas des références à suggérer.

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	Integration avec réseaux de transports avoisinants (Ottawa) et régionaux (Montréal, aéroport YUL). L'étude doit considérer comment un individu peu mené une vie sans voiture.	Le tracé proposé en suivant Lucerne et derrière l'UQO en longeant la rivière minimise l'accès aux résidents qui sont situés au "centre-ville" et qui pourraient se débrouiller sans voiture. Avec la densification urbaine planifier dans ces endroits et la haute population étudiante, la construction de stations éloignées de ces quartier, tel que proposé, présente une opportunité manquée pour une population qui pourrait autrement grandement bénéficier d'un accès accessible au tramway. Même en absence des passages d'autobus, le boul Alexandre-Taché entre les rues Millar et Châteaubriant doit être repensé pour faciliter les déplacements piétonniers sécuritaires nécessaire pour un campus universitaire du status de l'UQO et pour faciliter les déplacements au stations de tramway.	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	Optimisation des interactions avec d'autres projets d'envergure afin de minimiser le coût total de construction ainsi que la somme de l'impact environnemental à long terme. Même idée que la mise à niveau des infrastructures municipales, mais regardant aussi à la collaboration avec le gouvernement fédéral (CCN). Par exemple, intégrer le projet de remplacement du pont Alexandra afin d'intégrer une traversée de la rivière des Outaouais à coût et impact environnemental minimal. Les deux projets coordonnent déjà bien temporellement. Analogue au REM et au pont Champlain.	Le tracé actuel passant par le pont du portage vient négliger une partie importante du centre ville de Gatineau, ayant beaucoup de potentiel de développement. Passer par le pont Alexandra viendrait desservir d'avantage Gatineau, permettant une seulement correspondance centrale à la station Rideau. Ceci rendrait le projet plus indépendant du financement fédéral. Il y a déjà un train à Ottawa, la section de ce tramway serait entièrement redondante au Otrain. Il y a tjrs la possibilité de faire un parcours circulaire (une loop), potentiellement unidirectionnel, passant par le pont Alexandra et revenant par le pont du portage. Le projet tramway devrait mettre de la pression sur le projet du pont Alexandra pour intégrer des voie « sous-terraines », donc un pont deux étages avec des voies de train en dessous de celle automobiles. Ceci permettrait aussi un accès à Ottawa pour un projet éventuel de « tramification » du Rapibus passant par des Allumetières.	Pour plus d'explication: https://youtu.be/YVqD3NQCVA8?si=x7xc84hrT95UD8ORhttps://youtu.be/GUjaIQVjjXc?si=2dYLXvnURQ_cBXq4https://www.canada.ca/en/public-services-procurement/services/infrastructure-buildings/bridges-docks-dams/alexandra-bridge/replacement-project.htmlhttps://ncc-ccn.gc.ca/projects/alexandra-bridge-replacementhttps://earth.google.com/earth/d/1n6zmOs7cIBLqDoiI_4vzHOEel1S6efna?usp=sharing L'ai aussi d'autres documents de proposition à partager sur demande.

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	J'espère que vous serez en mesure de trouver une manière d'être attentif aux facteurs de résistance des citoyen.ne.s. Ce projet doit aller de l'avant à Gatineau, mais il faut aussi que les dialogues soient ouverts et respectueux des points de vue pour favoriser l'adhésion. Merci de nous offrir cette plateforme.	Le bruit causé par le passage quotidien du tramway. La cohabitation entre la piste cyclable qui croisera le tramway (signalisation adéquate et donc ne pas refaire la bévée du pont William-Commanda). La disponibilité de l'information sur les différentes étapes de construction qui affecte le quotidien des quartiers visés par les aménagements. Manque de vulgarisation et d'accessibilité à l'information.	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	La sécurité des cours et maisons unifamiliales qui seraient à quelques mètres seulement de la rail derrière Millar; la destruction de la biodiversité, connectivité et des écosystèmes du parc linéaire des Portageurs -- dernier boisé urbain de Hull important pour le récréotourisme local et extérieur, mais aussi pour l'histoire de Hull et autochtone, ainsi qu'étant en zone inondable avec la présence de milieux humides; le non-respect du PIIA de Millar-Hadley; la place faite à l'auto sur les grands axes qui devraient être ceux empruntés mais qui sont épargnés au lieu d'encourager le transfert modal; l'impact du bruit et des vibrations sur le bien être et le confort des résidents de Millar qui seraient coincés non seulement entre le tramway mais aussi un terminus du Rapibus sont des enjeux qui doivent absolument être étudiés. De plus, en favorisant le tracé actuel, la STO se coupe de la plus forte croissance démographique qu'elle-même identifie le long du boulevard des Allumettières, sans parler que le quartier Wrightville—lui aussi en pleine expansion—à proximité du boulevard, ou celui du Parc-de-la-Montagne où sera construit le futur hôpital de l'Outaouais demeurerait mal desservis. Pour toutes ces raisons et d'autres ce tracé a déjà été rejeté pour le projet Viabus en 1997-98.	La STO doit réviser son tracé pour qu'il ne passe pas derrière l'UQO. Un tel tracé mettrait en danger la vie des résidents de la rue Millar et risquerait de chambouler irrémédiablement la zone qui offre un milieu de vie notamment à des familles que la Ville de Gatineau dit vouloir ramener au centre-ville. La STO n'a jamais consulté les résidents de Millar-Hadley ni leur association de quartier et ses démarches auprès d'autres parties furent hautement défaillantes avec plus de 70% des consultés provenant du secteur qui profiterait le plus d'un tramway (la gestionnaire de projet était aussi en conflit d'intérêt, habitant le seul quartier le long de Taché qui est présentement épargné par le tracé). Il est impératif que le projet fasse preuve de plus d'acceptabilité sociale, sans parler d'un meilleur respect de l'environnement. Le tracé va à l'encontre de tous les principes généraux de l'évaluation environnementale tel que stipulé par le Ministère. Les effets sur le centre-ville de Hull sont disproportionnés; les résidents devraient accepter de perdre le parc linéaire des Portageurs et, pour certains, de risquer d'être déplacés par la gentrification ou l'érosion du cadre familial en échange de devenir un lieu de transition entre la banlieue d'Aylmer et Ottawa. Ainsi, le tracé opérerait comme une sanction pour ceux qui vivent déjà en zone centrale et dense, tandis qu'il récompenserait l'étalement urbain des futurs usagers de l'Ouest.	- https://ici.radio-canada.ca/ohdio/premiere/emissions/Les-matins-d-ici/segments/rattrapage/505590/sondage-nbsp-nbspun-gatinois-sur-deux-ne-veut-pas-un-projet-tramway-www.gatineau.ca/portail/default.aspx?p=guichet_municipal/participation_citoyenne/seances_information/seances_information_2023/revision_reglement_piia#:~:text=L'exercice%20de%20r%C3%A9vision%20du,dans%20la%20d%C3%A9marche%20de%20concordance-https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02914337v1/file/M%C3%A9moire_GILLETTE_%20Aline.pdf

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	<p>Dans le cadre de l'examen de l'avis de projet relatif au tramway et à la piste cyclable, il est crucial de souligner l'impact significatif que ces développements pourraient avoir sur la qualité de vie des résidents de ce secteur. La mise en place d'un tramway, bien qu'elle vise à améliorer les transports en commun, risque de bouleverser la tranquillité de notre communauté résidentielle. Les nuisances sonores engendrées par le passage fréquent des tramways peuvent perturber la paix et le calme auxquels les habitants sont habitués. De plus, l'accroissement du trafic lié à l'accès au tramway pourrait engendrer une augmentation de la circulation automobile, mettant ainsi à mal la sérénité de notre quartier. Il est également important de considérer l'impact sur la sécurité et le bien-être des résidents, en particulier des enfants et des personnes âgées, qui pourraient se sentir moins en sécurité dans un environnement plus animé et potentiellement dangereux. Enfin, il est essentiel de s'assurer que le projet prenne en compte ces préoccupations afin de préserver la qualité de vie qui fait la beauté de notre communauté. Une étude d'impact approfondie et attentive aux besoins des résidents est primordiale pour garantir que ce projet ne compromette pas notre tranquillité.</p>	<p>Mes préoccupations concernant le projet de tramway et de piste cyclable sont nombreuses et méritent d'être expressément évoquées. Tout d'abord, je crains que l'implantation de cette infrastructure ne nuise à la tranquillité et à la qualité de vie des résidents. Le bruit constant des tramways, ainsi que l'augmentation du trafic associé, risquent de créer une atmosphère désagréable dans notre quartier, qui est actuellement un havre de paix. De plus, la sécurité des piétons et des cyclistes est une préoccupation majeure. Les intersections entre le tramway et les routes peuvent devenir des points de conflit dangereux, surtout dans un secteur où les familles et les enfants sont nombreux. Il est impératif que des mesures robustes soient mises en place pour garantir la sécurité de tous les usagers de la route. Je m'inquiète également des conséquences potentielles sur la valeur immobilière des propriétés environnantes. Un projet de cette envergure pourrait entraîner une dévaluation des biens, impactant ainsi les économies des résidents. Enfin, je souhaite que l'avis des habitants soit véritablement pris en compte. La transparence et l'inclusivité dans le processus décisionnel sont essentielles pour assurer que le projet réponde réellement aux besoins de la communauté. Il est crucial que nos inquiétudes soient entendues et intégrées dans la planification de ce projet.</p>	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	L'itinéraire actuellement proposé pour le tramway devrait être refait pour utiliser l'infrastructure existante plutôt que de démolir notre espace vert déjà en baisse. Le long des routes principales existantes fournirait un meilleur service au lieu de démolir le parc Portageurs.	La conservation de l'espace vert.	
Citoyen	Gatineau	D'après le tracé proposé pour le tramway, celui-ci traversera une zone inondable, notamment au niveau du ruisseau de la Brasserie	Ce qui est préoccupant dans le tracé du tramway, c'est qu'il longe le parc des Explorateurs, qui est généralement un espace étroit. L'ajout du tramway risquerait de détruire l'atmosphère de tranquillité, voire de rendre cet endroit désagréable. Il est à remarquer que l'autobus électriques ne produit pas de gaz à effet de serre et que nous nous dirigeons vers des flottes 100% électrique. Il n'y a aucun avantage pour le tramway à ce sujet.	Carte zone inondation. https://gatineau.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=124770dfcc314a54a6025ca7a80dfd67

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	En tant que citoyen riverain au tracé projeté sur le chemin d'Aylmer, les enjeux devant être mis en évidence sont les suivants : 1 : Les acquisitions de terrain; 2 : Le climat sonore (exploitation);3 : L'impact sur le paysage (exploitation);4 : Les vibrations (exploitation);5 : La pollution lumineuse (exploitation).Du point de vue d'un futur usager, l'enjeu suivant devrait être ajouté :6 : Les configurations proposées des stations.	1 : compensation financière insuffisante p/r à la valeur marchande. Dominance démographique résidentielle, investissements importants des propriétaires et diminution de la capacité financière à la retraite. Iniquité à la négociation propriétaire résidentiel VS entités gouvernantes du projet.2 : niveau sonore au moment de l'exploitation. Ne pas être plus bruyant qu'actuel. Échantillonnage avant-projet : méthode méticuleuse (vidéo + capteurs sonores afin de valider les bruits normaux VS exceptions, exclusion des bruits des chantiers (temporels et non représentatifs).3 : ajout de structures devant s'introduire dans le paysage actuel emblématique de corridor nautique et national. Éviter les structures imposantes et dénudées d'adaptation au paysage tel que le REM à Montréal. 4: effets négatifs sur la santé et détérioration prématurée des infrastructures. Mesures à mettre en place pour élimination, et les mesures proposées devront être validées si elles seront suffisantes.5 : ajout de luminaires pour les gares et voies dédiées, mais ceux-ci ne devront pas causer une augmentation de la luminosité aux riverains, où une luminosité accrue pourrait avoir des effets négatifs sur le sommeil.6 : enjeu de sécurité. Proposition : configuration décalée, mais inversée par rapport au schéma proposé, les trains effectuent un arrêt complet avant de traverser le passage à niveau.LIMITE DE CARACTÈRES CONTRAIGNANTE POUR COMMUNIQUER NOS PRÉOCCUPATIONS	- Mur anti bruit végétalisable (source : techniconcontact.com). Solution Européenne provenant de la France, à considérer si le produit peut s'adapter à notre climat.- Devis type du Ministère des Transports du Québec concernant la gestion du bruit (échantillonnage et construction).- Gare de train de banlieue Parc à Montréal : différence au niveau de la sécurité lorsqu'un train doit traverser le passage à niveau piétonnier avant d'effectuer l'arrêt complet.

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	<p>ZONE INONDABLE. Le projet de tracé actuel passe dans une zone inondable derrière la rue Millar dans le secteur de Hull. Construire une telle infrastructure à cet endroit met en danger le tramway lui-même et les résidents du secteur.</p> <p>FAUNE ET FLORE. Le tracé actuel du tramway va complètement anéantir la faune et la flore précieuse le long du sentier des Voyageurs et du parc des Portageurs. Cette zone si forestière au coeur même de la ville, doit absolument être préservée.</p> <p>SÉCURITÉ DES ENFANTS. Le tracé passé à proximité d'une école primaire (Jean-de-Brébeuf) et à travers le parc Moussette. Non seulement les enfants de l'école seront constamment à la merci de déraillements, mais ils perdront aussi un refuge précieux qu'est le parc Moussette, qui sera défiguré par le tramway. Le tracé met aussi en danger les très nombreux usagers du sentier des Voyageurs et du parc des Portageurs. Compte tenu des déraillements dont nous avons été témoins, notamment à Ottawa avec le train léger, comment la Ville de Gatineau peut-elle se montrer aussi insouciance? C'est sans compter que le tracé du tramway longera, de quelques mètres seulement, des demeures de la rue Millar dans le secteur de Hull. Cette rue regorge d'enfants en bas âge. Cette proximité est extrêmement préoccupante.</p>	<p>-COÛT ASTRONOMIQUE. Depuis sa première mouture, les coûts de construction sont montés en flèche. Il est impensable que le tramway coûte moins 5 milliards de dollars, et impensable que les Gatinois vondront assumer de tels dépassements de coûts pour ce projet.</p> <p>MÉSINFORMATION DE LA POPULATION GATINOISE. Le tramway envisagé ne vise qu'à desservir la population du secteur d'Aylmer, et strictement à les conduire au centre-ville d'Ottawa. Ce projet, qui coûtera des milliards aux contribuables de tous les secteurs de Gatineau, ne sera utile qu'à un seul secteur. Le tramway ne revêt aucun intérêt pour se déplacer au sein même de Gatineau. Il ne relie pas les Gatinois aux hôpitaux de Gatineau, par exemple. Il est à peu près certain que les entrepreneurs immobiliers qui construisent dans l'ouest de Gatineau font pression sur la ville pour ce projet.</p> <p>CONSULTATIONS DÉFICIENTES ET DÉSUÊTES. Les consultations publiques sur le projet datent, et reflètent mal les habitudes des gens depuis la pandémie de COVID-19. De plus, ces consultations visaient principalement les citoyens de l'ouest de la ville. Des consultations auraient dû être faites beaucoup plus largement, mais surtout avec les quartiers le long du tracé présentement privilégié par la STO.</p>	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	<p>The scope of the project does not consider alternative alignments and is limited to a proposed alignment that presents significant risks that undermine the project objectives. Of particular note, the proposed alignment would impact access to the Ottawa River between the University of Quebec Outaouais and Parc des Portageurs. This segment of the proposed alignment falls within the Province's most recent flood mapping; it would impact access to already limited urban greenspace in the Hull sector; and, it would further disturb the historical significance of First Nations' culture at the Chaudière Falls and Parc des portageurs. It is disappointing that the project has not considered alternative alignments that rely on urban corridors that would inherently mitigate risks to environment and greens space access. It is especially disappointing in light of well documented arguments that modal shift from private auto use to transit requires measures to restrict private auto use. The proposed alignment conspicuously avoids impacts to existing arterials in any meaningful way.</p>	<p>I am specifically concerned by the impacts of the proposed project on the amount of, and access to, urban greenspace in the urban core. It is incredibly important to preserve the little greenspace remaining. I'm also specifically concerned as a taxpayer that the proposed project alignment falls within a known flood zone, and that pushing the alignment to peripheral areas less accessible to pedestrian traffic or active transport. The lack of consideration for supporting significant modal shift or short-trip generators is also incredibly disturbing for a project of this magnitude.</p>	<p>Consider:- Housing, Infrastructure and Communities Canada, policy paper on impact of public transit investment on GHG emissions reduction. - Transportation Association of Canada, transit modal shift (https://www.tac-atc.ca/en/mobility/) - Scoping review on modal shift from cars to alternative modes of transportation (2010-2020) https://www.sshrc-crsh.gc.ca/society-societe/communitie-communite/ifca-iac/evidence_briefs-donnees_probantes/mobility_public_transit/villeneuve-eng.aspx</p>

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Gatineau	Le projet actuel du tramway de Gatineau suscite des préoccupations, notamment en raison de son tracé qui pourrait affecter le parc des Portageurs. Les parcs et espaces verts jouent un rôle essentiel dans la réduction des îlots de chaleur, la captation du CO2 et l'amélioration de la qualité de l'air. Si l'on commence à empiéter sur des parcs et espaces verts pour de nouvelles infrastructures de transport, cela crée un dangereux précédent où la protection de l'environnement urbain devient secondaire face aux projets d'urbanisme. Cela va à l'encontre des principes d'aménagement durable qui visent à protéger les espaces verts pour la qualité de vie des citoyens. Une approche cohérente aurait été d'optimiser l'espace déjà occupé par les automobiles pour éviter d'empiéter sur les parcs et sentiers récréatifs. Prioriser un tracé en site vierge plutôt que d'intégrer le tramway dans un axe routier existant montre que l'aménagement urbain continue à favoriser les infrastructures de transport au détriment des autres usages de l'espace public. L'élargissement d'une route déjà existante (i.e Boulevard Taché) a généralement un impact moindre en matière d'environnement et d'acceptabilité sociale qu'une destruction d'espace vert.	Sécurité des riverains et accès aux habitations Vibrations et impact structurel : La proximité des rails peut provoquer des vibrations pouvant affecter les fondations des bâtiments anciens ou fragiles. Bruit et pollution sonore : Le passage du tramway, surtout dans les courbes et aux arrêts, génère du bruit qui peut être problématique pour les résidents à proximité. Il est primordial d'obtenir une étude d'impact sur les vibrations et le bruit, avec ajustements techniques si nécessaire.	"Paysage & infrastructures de transport : modélisation des impacts écologiques et paysagers "modélisation des impacts des infrastructures sur les réseaux écologiques" de Xavier Girardet explore comment les infrastructures linéaires de transport, telles que les routes et les voies ferrées, contribuent à l'artificialisation du territoire et à la fragmentation des milieux naturels

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Organisation Dinty's Restaurant	Gatineau		We are a business on Aylmer Road and we would like to know the impact of the access to our property.	
Organisation Association des résidents du Parc Champlain et des environs	Gatineau	La protection des corridors écologiques entre le Parc de la Gatineau et la rivière des Outaouais identifiés par la Commission de la capitale nationale.	Le tramway va créer une barrière écologique au détriment de la faune entre le Parc de la Gatineau et la rivière des Outaouais en encourageant le développement le long du chemin d'Aylmer et le boulevard des Allumetières.	https://ccn-ncc.gc.ca/nos-plans/corridors-ecologiques-parc-de-la-gatineau#:~:text=Les%20corridors%20%C3%A9cologiques%20sont%20nombreux,s'%C3%A9chelonnera%20sur%20plusieurs%20ans%C3%A9https://ncc-website-2.s3.amazonaws.com/documents/Corridors-ecologiques-adjacents-le-parc.pdf
Organisation	Gatineau	Réévaluation du besoin projeté et des alternatives suite aux changements des utilisateurs et déplacements depuis la pandémie	Manque d'achalandage car la façon de vivre et travailler aura changé dans 10 ans, dette pour les décennies à venir.	Aucune à suggérer mais j'espère l'utilisation de données scientifiques probantes pour la pertinence des choix dans notre climat gâtinois maintenant et futur.

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Organisation MOBI-O	Gatineau	Il faut mettre en évidence l'impact de ne pas aller de l'avant avec un projet de tramway pour desservir l'ouest de Gatineau et le centre-ville d'Ottawa. Cet élément doit être au coeur de l'analyse pour être balancé avec les autres enjeux. En effet, ne pas réaliser le projet de tramway Gatineau-Ottawa pourrait avoir des conséquences environnementales désastreuses que nous vivons déjà à l'heure actuelle.	Que le projet ne voit pas le jour à cause des différentes barrières auxquels il fait face dans le processus de réalisation. Le désengagement du gouvernement fédéral à l'égard du financement du projet est aussi une préoccupation importante. Abandonner le projet de tramway signifie que nous aurons des coûts environnementaux à payer, mais aussi des coûts financiers parce que le besoin ne fera que s'accroître avec le temps jusqu'à arriver à un point de rupture !	

Auteur	Ville / Municipalité / Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Organisation Le club de golf Royal Ottawa	Gatineau	<p>Tout élargissement au nord du chemin d'Aylmer aurait non seulement un impact dramatique sur l'écologie de la propriété, telle qu'elle est entretenue par le club, mais affecterait également la jouabilité et le statut du club. La propriété du club borde le chemin d'Aylmer et contient un grand nombre d'arbres et de buissons qui bordent les 760 mètres. Il y a environ 267 arbres matures mixtes, dont la plupart ont plus de 30 cm de diamètre, ainsi que d'innombrables buissons dans cet espace. Beaucoup de ces arbres sont là depuis plusieurs décennies et certains sont probablement centenaires. Le coût de leur remplacement serait difficile à quantifier et prendrait plusieurs décennies. Le rétablissement d'une nouvelle bordure d'arbres nous obligerait à apporter des modifications importantes à ce trou, ce qui affecterait l'ensemble du parcours. Il faudrait alors rénover d'autres trous du parcours qui n'ont pas besoin de l'être, et/ou utiliser les terrains que nous possédons actuellement et qui sont remplis d'arbres pour construire de nouveaux trous afin de permettre ce changement. La bordure d'arbres sert également de tampon de sécurité en empêchant les balles errantes d'atteindre les voitures sur le chemin d'Aylmer. Si nous perdons cette zone tampon, nous devons peut-être installer des filets de 30 mètres de haut tout le long de notre propriété, ce que la Ville n'aimerait sans doute pas voir dans une zone patrimoniale.</p>	<p>Nous sommes particulièrement préoccupés par la perte d'une propriété du côté nord du chemin Aylmer. La perte d'une bande de terrain le long de la route aurait un impact sur la qualité de notre terrain de golf, qui a été classé parmi les 100 meilleurs au niveau national depuis de nombreuses années. Notre premier trou, qui est un trou emblématique pour le club et qui est notre deuxième trou le plus long, serait directement affecté puisqu'il est adjacent au chemin Aylmer. Cela réduirait la cote de notre parcours auprès de la communauté des golfeurs et aurait un impact sur notre capacité à accueillir des événements tels que le Championnat canadien amateur masculin, que nous organisons cette année pour la dixième fois. Cela n'affecterait pas seulement notre club, mais aussi l'impact économique pour la ville de Gatineau que ces événements de plusieurs jours qui attirent des invités de l'extérieur de la ville généreraient. Si le plan consistait à prendre uniquement des terrains du côté sud de la propriété, cela atténuerait notre préoccupation. Toutefois, la circulation demeurerait une préoccupation, car elle est déjà lourde et dangereuse à certains moments, lorsqu'on sort de notre seule entrée, qui est très près de l'intersection du chemin Aylmer et de Samuel de Champlain, où des feux de circulation sont allumés. Les personnes qui entrent et sortent de notre propriété pourront-elles facilement traverser les voies ferrées ? Les feux de circulation seraient-ils déplacés ?</p>	SCOREGolf magazine du golf; https://scoregolf.com/golf-course-ranking/top-100-golf-courses-in-canada/the-2024-top-100/

