

**Société de transport de l'Outaouais**

**Mise à jour du plan intégré des réseaux  
routier et de transport en commun**

**Annexe technique  
Inventaire et analyse**

## TABLE DES MATIÈRES

Table des matières .....	i
Introduction .....	1
1.0 Le profil socio-démographique .....	2
1.1 Caractéristiques de la population (2001).....	2
1.2 Évolution de la répartition de la population .....	14
1.3 Caractéristiques des logements et densités de populations .....	18
1.4 Projection démographique.....	23
2.0 L’emploi sur le territoire de la ville .....	28
2.1 Évolution des emplois 1986-2002.....	28
2.2 Projection des emplois (2002-2011) .....	32
3.0 L’évolution de la mobilité .....	38
3.1 Possession automobile.....	38
3.2 Caractéristiques des déplacements .....	42
3.3 Répartition des déplacements en transport en commun selon l’âge et le sexe.....	44
3.4 Caractéristiques des déplacements en transport en commun .....	46
3.5 Lignes de désir .....	47
4.0 L’adéquation offre-demande et les problèmes sur le réseau de transport .....	54
4.1 Lignes-écrans de la Ville de Gatineau.....	54
4.2 Capacité aux lignes-écrans (l’Offre) .....	55
4.3 Comptages aux lignes-écrans (la demande) .....	59
4.4 Adéquation offre-demande sur le réseau de transport.....	60
4.5 Part modale et le taux d’occupation .....	62
4.6 Analyse des lignes-écrans .....	64
4.7 Problèmes sur le réseau de transport .....	69
4.8 Conclusions sur l’adéquation offre-demande.....	72

## Tableaux

Tableau 1.1 : Profil général des secteurs urbains de la Ville de Gatineau .....	2
Tableau 1.2 : Caractéristiques de la population dans la ville d’Ottawa (M.R.O.C.).....	3
Tableau 1.3 : Caractéristiques de la population dans la Ville de Gatineau .....	4
Tableau 1.4 : Synthèse de l’évolution de la population dans la Ville de Gatineau par secteur urbain. ....	4
Tableau 1.5 : Caractéristiques de la population dans le secteur Aylmer.....	5
Tableau 1.6 : Caractéristiques de la population dans le secteur Hull.....	6
Tableau 1.7 : Caractéristiques de la population dans le secteur Gatineau .....	7
Tableau 1.8 : Caractéristiques de la population dans le secteur Buckingham .....	8
Tableau 1.9 : Caractéristiques de la population dans le secteur Masson–Angers.....	9
Tableau 1.10 : Répartition de la population selon l’âge et le sexe (1986).....	10
Tableau 1.11 : Répartition de la population selon l’âge et le sexe (1995).....	10
Tableau 1.12 : Répartition de la population selon l’âge et le sexe (Écart 1986-1995).....	11
Tableau 1.13 : Population selon le sexe et l’âge de la Ville de Gatineau (1986-2001) .....	11
Tableau 1.14 : Densités de la population dans l’Outaouais .....	13
Tableau 1.15 : Nombre moyen de personnes par ménage.....	13
Tableau 1.16 : Écart (Personnes par ménage).....	14
Tableau 1.17 : Répartition de la population de la Ville de Gatineau 1986-2001 (par secteur urbain et par type de zone) .....	16
Tableau 1.18 : Synthèse de la répartition de la population de la Ville de Gatineau 1986-2001 (par type de zone).....	17
Tableau 1.19 : Caractéristiques des logements privés (2001).....	18
Tableau 1.20 : Projections de population pour la Ville de Gatineau (SEPDT).....	23
Tableau 1.21 : Projection démographique dans le cadre du plan stratégique de la Ville de Gatineau (2006 - 2026).....	24
Tableau 1.22 : Projection démographique selon différents scénarios .....	25
Tableau 1.23 : Projection de la population (Synthèse).....	27
Tableau 2.1 : Emplois 1986-2002 – Ville de Gatineau .....	29
Tableau 2.2 : Emplois 1986-2002 – Ville de Gatineau - suite .....	30
Tableau 2.3 : Emplois par type de pôle économique – Ville de Gatineau .....	32
Tableau 2.4: Projection d'emplois 2011 .....	33
Tableau 2.5 : Projection selon différents scénarios (Synthèse).....	34
Tableau 3.1 : Nombre d’automobiles par ménage (1986).....	38
Tableau 3.2 : Nombre d’automobiles par ménage (1995).....	39
Tableau 3.3 : Nombre d’automobiles par ménage (2001).....	40
Tableau 3.4 : Mode de transport au travail 1996.....	41
Tableau 3.5 : Mode de transport au travail 2001.....	41
Tableau 3.6 : Écart et variation du mode de transport au travail (1996-2001) .....	41
Tableau 3.7 : Synthèse des caractéristiques des déplacements en 1986 .....	43
Tableau 3.8 : Synthèse des caractéristiques des déplacements en 1995 .....	43
Tableau 3.9 : Répartition des déplacements de la STO selon l’âge et le sexe des usagers (1986) .....	45

Tableau 3.10 : Répartition des déplacements de la STO selon l'âge et le sexe des usagers (1995) .....	45
Tableau 3.11 : Synthèse des caractéristiques des déplacements effectués avec la STO (Période de pointe du matin 6h à 9h, 1986) .....	46
Tableau 3.12 : Synthèse des caractéristiques des déplacements effectués avec la STO (Période de pointe du matin 6h à 9h, 1995) .....	47
Tableau 3.13 : Matrices déplacements - Heure de pointe du matin (1986) .....	50
Tableau 3.14 : Matrices déplacements - Heure de pointe du matin (1995) .....	51
Tableau 3.15 : Matrices déplacements - Heure de pointe de l'après-midi (1986) .....	52
Tableau 3.16 : Matrices déplacements - Heure de pointe de l'après-midi (1995) .....	53
Tableau 4.1 : Les lignes-écrans de l'Outaouais.....	55
Tableau 4.2 : Hypothèse sur la capacité (véhicules particuliers par heure par voie) .....	57
Tableau 4.3 : Sommaire de la capacité aux lignes écrans (direction de pointe) .....	59
Tableau 4.4 : Sommaire des comptages aux lignes-écrans (direction de pointe) .....	60
Tableau 4.5 : Seuils des niveaux de service .....	60
Tableau 4.6 : Rapport volume/capacité (direction de pointe) .....	61
Tableau 4.7 : Comptages de passagers (transport en commun) .....	62
Tableau 4.8 : Capacité des systèmes de transport en commun .....	62
Tableau 4.9 : Part modale (% des passagers en transport en commun).....	63
Tableau 4.10 : Taux d'occupation (véhicules particuliers) .....	64

## Graphiques

Graphique 1.1 : Évolution de la population dans la Ville de Gatineau .....	5
Graphique 1.2 : Population selon le sexe et l'âge de la Ville de Gatineau (1986).....	12
Graphique 1.3 : Population selon le sexe et l'âge de la Ville de Gatineau (2001).....	12

## Figures

Figure 1.1 : Zones de transport (TRANS 258 zones).....	15
Figure 1.2 : Répartition des constructions résidentielles de plus de 5 logements entre 1996 et 2002 .....	20
Figure 1.3 : Répartition des constructions résidentielles par année .....	21
Figure 1.4 : Répartition des constructions résidentielles avant et après 1996.....	22
Figure 2.1 : Pôles économiques régionaux.....	31
Figure 2.2 : Nombre d'emplois à l'hectare en 1986.....	35
Figure 2.3 : Nombre d'emplois à l'hectare en 2002.....	36
Figure 2.4 : Nombre d'emplois à l'hectare projetés en 2011 .....	37
Figure 4.1 : Les lignes-écrans de l'Outaouais .....	56

## INTRODUCTION

La présente annexe technique comprend la mise à jour de l'information contenue dans le *Plan intégré* de 1994 de façon à pouvoir comparer les données de l'époque avec les données pertinentes les plus récentes. Les activités qui composent cette annexe sont au nombre de deux.

La première activité comprend la mise à jour la plus complète possible des données de base utilisées lors de l'élaboration du *Plan intégré* en utilisant les sources les plus fiables et les plus récentes. L'information provient entre-autres des sources suivantes :

- le recensement 2001 de Statistiques Canada dans la mesure où les informations étaient disponibles au moment de la rédaction du présent rapport;
- le recensement 1996 de Statistiques Canada;
- le sommaire des résultats de l'enquête OD 1995;
- les comptages annuels de la STO;
- l'enquête sur le camionnage interprovincial (2002);
- les comptages de circulation des municipalités;
- la mise à jour du schéma d'aménagement de la Ville de Gatineau et de l'ancienne M.R.O.C ainsi que les plans d'urbanisme des anciennes municipalités;
- le *Plan de transport 1996-2011* de MTQ Outaouais;
- le recueil du rôle d'évaluation depuis 1994;
- l'étude de faisabilité d'un système de transport rapide en site propre (2003);
- plusieurs études sectorielles relatives à la mise à jour de l'information du *Plan intégré*;
- l'enquête de classification aux lignes-écrans réalisée par Tecresult en 2002.

Dans le cadre de cette activité, les organismes ou institutions pertinentes ont été consultés et ont fourni les données les plus récentes dont ils disposaient. Dans plusieurs cas, les données récentes pouvant être comparées à celle du plan de 1994 n'étaient pas disponibles, notamment les données d'une enquête OD récente pouvant être comparée aux données des enquêtes OD de 1986 et 1995. Dans ces cas, le consultant s'est efforcé de trouver l'information la plus comparable possible afin de développer des hypothèses sur les grandes tendances potentielles dans les domaines en question.

La seconde activité dans le cadre de cette annexe sert à alimenter en un premier temps les volets 3 et 4 du mandat en effectuant un premier constat sur les tendances observées entre les données d'origine et les données actualisées. L'objet de cette activité est de commenter sur l'écart qui existe encore entre les objectifs initiaux du Plan et la situation actuelle. (par exemple entre là où on était et où on voulait aller). Les tendances observées de l'évolution des différentes données permettront de commenter sur cet écart.

## 1.0 LE PROFIL SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

En 2001, la grande région Ottawa-Gatineau comptait 1 063 664 habitants, soit une croissance de 6,5% sur 1996. Durant la même période, le Québec n'enregistrait qu'une croissance moyenne de 1,4%.

La Ville de Gatineau a officiellement été créée le 1er janvier 2001 par la fusion des villes de la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO) soit les villes Aylmer, Hull, Gatineau, Masson-Angers et Buckingham. Le territoire de la ville est composé de cinq secteurs urbains qui correspondent essentiellement aux anciennes municipalités occupant une superficie totale de 340 km<sup>2</sup>. Le territoire est occupé par une population permanente d'environ 227 000 personnes en 2001.

### 1.1 CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION (2001)

Avec 226 696 habitants au dernier recensement de Statistique Canada soit une croissance de 4.2 de 1996 à 2001, Gatineau est la cinquième ville en importance au Québec du point de vue de sa population. À titre comparatif, Gatineau présente une densité de population deux fois plus élevée, soit 662 personnes par kilomètre carré, qu'à Ottawa où le territoire rural est plus grand et où la densité est de 262 personnes par kilomètre carré.

**Tableau 1.1 : Profil général des secteurs urbains de la Ville de Gatineau**

Caractéristiques	Aylmer	Hull	Gatineau	Masson-Angers	Buckingham	Total
Population en 2001	36 085	66 246	102 898	9 799	11 668	226 696
Population en 1996	34 901	62 339	100 684	7 989	11 678	217 591
Population en 1986	28 796	58 722	81 244	4 842	8 820	182 424
Variation de la population entre 1996 et 2001 (%)	3,4%	6,3%	2,2 %	22,7 %	-0,1 %	4,2 %
Total des logements privés (2001)	25,3 %	12,8 %	26,7 %	102,4 %	32,3 %	24,3 %
Densité de la population au kilomètre carré	13 331	32 189	40 259	3 657	4 688	94 124
Superficie des terres (en kilomètres carrés)	405,6	1 815,5	701,0	178,3	772,0	662

Les informations tirées des recensements 1986, 1996 et 2001 permettent de constater que l'Outaouais est une des régions du Québec à avoir connu une croissance importante ces dernières années. Aussi, bien que tous les secteurs de Gatineau aient connu une croissance de leur population depuis 1986, le secteur Masson-Angers a connu une forte croissance démographique ces dernières années, malgré sa plus petite taille au départ, alors que sa voisine Buckingham a connu un taux de croissance pratiquement nul de 1996 à 2001, mais pas depuis 1986. Le tableau ci-dessus résume l'ensemble des informations pertinentes.

**Tableau 1.2 : Caractéristiques de la population dans la ville d'Ottawa (M.R.O.C.)**

Caractéristiques générales						
Population en 2001 (1)	774 072					
Population en 1996 (2)	721 136					
Population en 1991 (3)	678 000					
Population en 1986 (4)	559 007					
% de variation (1986/1991)	21,3					
% de variation (1991/1996)	6,4					
% de variation (1996/2001)	7,3					
Total des logements privés	310 132					
Densité de la population au km <sup>2</sup>	278,6					
Superficie des terres (en km <sup>2</sup> )	2 778,64					
Caractéristiques (2001)	Total	%	Sexe masculin	% Sexe masculin	Sexe féminin	% Sexe féminin
Total - Toutes les personnes	774 070		377 380	49%	396 690	51%
Âgées de 0-4 ans	44 585	6%	22 620	51%	21 965	49%
Âgées de 5-14 ans	101 565	13%	52 075	51%	49 490	49%
Âgées de 15-19 ans	49 445	6%	25 345	51%	24 095	49%
Âgées de 20-24 ans	53 680	7%	26 840	50%	26 845	50%
Âgées de 25-44 ans	251 660	33%	124 015	49%	127 645	51%
Âgées de 45-54 ans	114 915	15%	55 955	49%	58 965	51%
Âgées de 55-64 ans	69 230	9%	33 635	49%	35 595	51%
Âgées de 65-74 ans	48 010	6%	22 130	46%	25 885	54%
Âgées de 75-84 ans	31 420	4%	12 125	39%	19 295	61%
Âgées de 85 ans et plus	9 560	1%	2 645	28%	6 915	72%
Âge médian de la population	36,7		35,7		37,6	
% de la population âgée de 15 ans et plus	81,1		80,2		82	

(1) Population au recensement de 2001, Statistique Canada

(2) Population au recensement de 1996, Statistique Canada

(3) Plan directeur Région d'Ottawa-Carleton

(4) Population au recensement de 1986, Statistique Canada

Note : correspondance avec le Tableau 3.1 : Évolution de la population des principales villes dans la région de la capitale nationale du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

**Tableau 1.3 : Caractéristiques de la population dans la Ville de Gatineau**

Caractéristiques générales						
Population en 2001 (1)	226 696					
Population en 1996 (2)	217 591					
Population en 1991 (3)	201 536					
Population en 1986 (4)	182 424					
	Variation de la population					
Année	1986/1991	1991/1996	1996/2001			
% de variation	10.0	8.0	4.2			
Total des logements privés	94 124					
Densité de la population au km <sup>2</sup>	662.3					
Superficie des terres (en km <sup>2</sup> )	342.31					
Caractéristiques (2001)	Total	%	Sexe masculin	% Sexe masculin	Sexe féminin	% Sexe féminin
Total - Toutes les personnes	226 695		109 665	48%	117 035	52%
Âgées de 0-4 ans	13 005	6%	6 600	51%	6 410	49%
Âgées de 5-14 ans	32 070	14%	16 290	51%	15 780	49%
Âgées de 15-19 ans	15 390	7%	7 815	51%	7 575	49%
Âgées de 20-24 ans	15 405	7%	7 565	49%	7 840	51%
Âgées de 25-44 ans	75 310	33%	36 330	48%	38 980	52%
Âgées de 45-54 ans	34 685	15%	16 980	49%	17 705	51%
Âgées de 55-64 ans	19 820	9%	9 570	48%	10 250	52%
Âgées de 65-74 ans	12 720	6%	5 675	45%	7 045	55%
Âgées de 75-84 ans	6 695	3%	2 445	37%	4 255	64%
Âgées de 85 ans et plus	1 585	1%	395	25%	1 190	75%
Âge médian de la population	36.3		35.4		37	
% de la population âgée de 15 ans et plus	80.1		79.1		81	

(1) Population au recensement de 2001, Statistique Canada

(2) Population au recensement de 1996, Statistique Canada

(3) Plan directeur Région d'Ottawa-Carleton

(4) Population au recensement de 1986, Statistique Canada

Note : correspondance avec le Tableau 3.1 : Évolution de la population des principales villes dans la région de la capitale nationale du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

L'Outaouais est une des régions du Québec à avoir connu une croissance importante ces dernières années. Dans Gatineau, le secteur Masson-Angers montre une variation positive de 22,7 % et le secteur Hull de 6,3% entre 1996 et 2001, soit une croissance relative exceptionnelle par rapport au reste du Québec dont la moyenne de 1,4.

L'évolution de la population depuis 1986 est illustrée par le tableau et le graphique qui suivent.

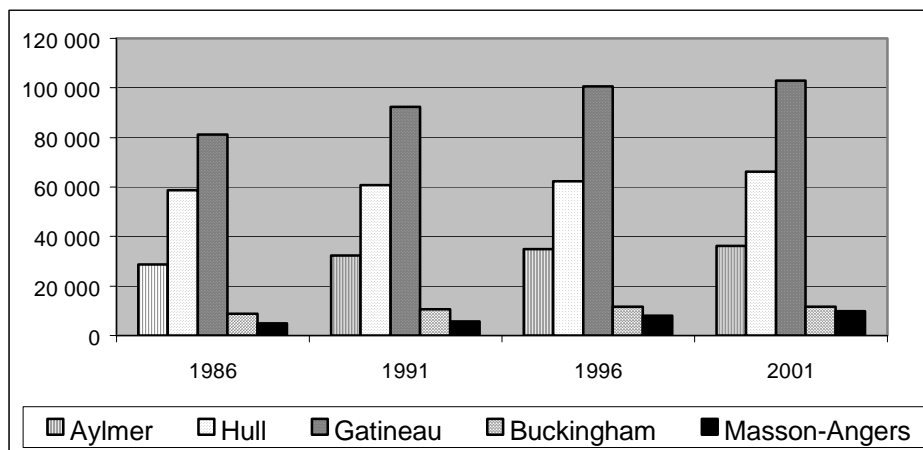
**Tableau 1.4 : Synthèse de l'évolution de la population dans la Ville de Gatineau par secteur urbain.**

Secteurs urbains	Année			
	1986	1991	1996	2001
Aylmer	28 796	32 244	34 901	36 085
Hull	58 722	60 707	62 339	66 246
Gatineau	81 244	92 284	100 684	102 898
Buckingham	8 820	10 548	11 678	11 668
Masson-Angers	4 842	5 753	7 989	9 799
<b>Ville de Gatineau</b>	<b>182 424</b>	<b>201 535</b>	<b>217 591</b>	<b>226 696</b>

Source : Population au recensement de 1986, 1991, 1996, 2001 - Statistique Canada



**Graphique 1.1 : Évolution de la population dans la Ville de Gatineau**



Les tableaux qui suivent tracent un portrait de la population (de 1986 à 2001) des cinq secteurs qui forment maintenant la Ville de Gatineau.

**Tableau 1.5 : Caractéristiques de la population dans le secteur Aylmer**

Caractéristiques générales						
Population en 2001 (1)	36 085					
Population en 1996 (2)	34 901					
Population en 1991 (3)	32 244					
Population en 1986 (4)	28 796					
	Variation de la population					
Année	1986/1991	1991/1996	1996/2001			
% de variation	12,0	8,2	3,4			
Total des logements privés	13 331					
Densité de la population au km <sup>2</sup>	405,6					
Superficie des terres (en km <sup>2</sup> )	88,96					
Caractéristiques (2001)	Total	%	Sexe masculin	% Sexe masculin	Sexe féminin	% Sexe féminin
Total - Toutes les personnes	36 085		17 550	49%	18 535	51%
Âgées de 0-4 ans	2 220	6%	1 095	49%	1 125	51%
Âgées de 5-14 ans	5 825	16%	2 990	51%	2 840	49%
Âgées de 15-19 ans	2 905	8%	1 480	51%	1 425	49%
Âgées de 20-24 ans	2 075	6%	1 050	51%	1 025	49%
Âgées de 25-44 ans	10 930	30%	5 130	47%	5 805	53%
Âgées de 45-54 ans	6 020	17%	2 950	49%	3 065	51%
Âgées de 55-64 ans	3 150	9%	1 575	50%	1 580	50%
Âgées de 65-74 ans	1 750	5%	800	46%	950	54%
Âgées de 75-84 ans	980	3%	405	41%	575	59%
Âgées de 85 ans et plus	225	1%	75	33%	155	67%
Âge médian de la population	36,4		35,7		37,0	
% de la population âgée de 15 ans et plus	77,7		76,7		78,6	

(1) Population au recensement de 2001, Statistique Canada

(2) Population au recensement de 1996, Statistique Canada

(3) Population au recensement de 1991, Statistique Canada

(4) Population au recensement de 1986, Statistique Canada

Note : correspondance avec le Tableau 3.1 : Évolution de la population des principales villes dans la région de la capitale nationale du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

**Tableau 1.6 : Caractéristiques de la population dans le secteur Hull**

Caractéristiques générales						
Population en 2001 (1)	66 246					
Population en 1996 (2)	62 339					
Population en 1991 (3)	60 707					
Population en 1986 (4)	58 722					
<b>Variation de la population</b>						
Année	1986/1991	1991/1996	1996/2001			
% de variation	3,4	2,7	6,3			
Total des logements privés	32 189					
Densité de la population au km <sup>2</sup>	1 815,50					
Superficie des terres (en km <sup>2</sup> )	36,49					
Caractéristiques (2001)	Total	%	Sexe masculin	% Sexe masculin	Sexe féminin	% Sexe féminin
Total - Toutes les personnes	66 250		31 620	48%	34 630	52%
Âgées de 0-4 ans	3 495	5%	1 805	52%	1 685	48%
Âgées de 5-14 ans	7 175	11%	3 665	51%	3 515	49%
Âgées de 15-19 ans	3 640	5%	1 815	50%	1 830	50%
Âgées de 20-24 ans	5 360	8%	2 575	48%	2 790	52%
Âgées de 25-44 ans	22 995	35%	11 335	49%	11 660	51%
Âgées de 45-54 ans	9 630	15%	4 700	49%	4 930	51%
Âgées de 55-64 ans	5 745	9%	2 655	46%	3 090	54%
Âgées de 65-74 ans	4 540	7%	1 920	42%	2 615	58%
Âgées de 75-84 ans	2 940	4%	1 005	34%	1 940	66%
Âgées de 85 ans et plus	720	1%	155	22%	570	79%
Âge médian de la population	37,1		35,8		38,3	
% de la population âgée de 15 ans et plus	83,9		82,7		85	

(1) Population au recensement de 2001, Statistique Canada

(2) Population au recensement de 1996, Statistique Canada

(3) Population au recensement de 1991, Statistique Canada

(4) Population au recensement de 1986, Statistique Canada

Note : correspondance avec le Tableau 3.1 : Évolution de la population des principales villes dans la région de la capitale nationale du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

**Tableau 1.7 : Caractéristiques de la population dans le secteur Gatineau**

Caractéristiques générales						
Population en 2001 (1)	102 898					
Population en 1996 (2)	100 684					
Population en 1991 (3)	92 284					
Population en 1986 (4)	81 244					
<b>Variation de la population</b>						
Année	1986/1991	1991/1996	1996/2001			
% de variation	13.6	9.1	2.2			
Total des logements privés	40 259					
Densité de la population au km <sup>2</sup>	701					
Superficie des terres (en km <sup>2</sup> )	146,78					
Caractéristiques (2001)	Total	%	Sexe masculin	% Sexe masculin	Sexe féminin	% Sexe féminin
Total - Toutes les personnes	102 895		52 845	51%	52 845	51%
Âgées de 0-4 ans	5 725	6%	2 905	51%	2 815	49%
Âgées de 5-14 ans	15 620	15%	7 905	51%	7 725	49%
Âgées de 15-19 ans	7 490	7%	3 815	51%	3 670	49%
Âgées de 20-24 ans	6 815	7%	3 360	49%	3 455	51%
Âgées de 25-44 ans	33 920	33%	16 310	48%	17 610	52%
Âgées de 45-54 ans	16 175	16%	7 890	49%	8 290	51%
Âgées de 55-64 ans	9 300	9%	4 535	49%	4 765	51%
Âgées de 65-74 ans	5 310	5%	2 445	46%	2 865	54%
Âgées de 75-84 ans	2 090	2%	780	37%	1 310	63%
Âgées de 85 ans et plus	450	0%	115	26%	335	74%
Âge médian de la population	36.1		35.3		36.8	
% de la population âgée de 15 ans et plus	79.3		78.4		80.1	

(1) Population au recensement de 2001, Statistique Canada

(2) Population au recensement de 1996, Statistique Canada

(3) Population au recensement de 1991, Statistique Canada

(4) Population au recensement de 1986, Statistique Canada

Note : correspondance avec le Tableau 3.1 : Évolution de la population des principales villes dans la région de la capitale nationale du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

**Tableau 1.8 : Caractéristiques de la population dans le secteur Buckingham**

Caractéristiques générales						
Population en 2001 (1)	11 668					
Population en 1996 (2)	11 678					
Population en 1991 (3)	10 548					
Population en 1986 (4)	8 820					
	Variation de la population					
Année	1986/1991		1991/1996		1996/2001	
% de variation	19,6		10,7		-0,1	
Total des logements privés	4 688					
Densité de la population au km <sup>2</sup>	772					
Superficie des terres (en km <sup>2</sup> )	15,11					
Caractéristiques (2001)	Total	%	Sexe masculin	% Sexe masculin	Sexe féminin	% Sexe féminin
Total - Toutes les personnes	11 665		5 600	48%	6 065	52%
Âgées de 0-4 ans	660	6%	330	50%	330	50%
Âgées de 5-14 ans	1 730	15%	865	50%	865	50%
Âgées de 15-19 ans	845	7%	435	51%	405	48%
Âgées de 20-24 ans	620	5%	315	51%	310	50%
Âgées de 25-44 ans	3 735	32%	1 790	48%	1 945	52%
Âgées de 45-54 ans	1 730	15%	850	49%	875	51%
Âgées de 55-64 ans	950	8%	460	48%	490	52%
Âgées de 65-74 ans	735	6%	330	45%	405	55%
Âgées de 75-84 ans	515	4%	190	37%	330	64%
Âgées de 85 ans et plus	150	1%	35	23%	110	73%
Âge médian de la population	37,3		36,6		37,8	
% de la population âgée de 15 ans et plus	79,5		78,6		80,3	

(1) Population au recensement de 2001, Statistique Canada

(2) Population au recensement de 1996, Statistique Canada

(3) Population au recensement de 1991, Statistique Canada

(4) Population au recensement de 1986, Statistique Canada

Note : correspondance avec le Tableau 3.1 : Évolution de la population des principales villes dans la région de la capitale nationale du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

**Tableau 1.9 : Caractéristiques de la population dans le secteur Masson–Angers**

Caractéristiques générales						
Population en 2001 (1)	9 799					
Population en 1996 (2)	7 989					
Population en 1991 (3)	5 753					
Population en 1986 (4)	4 842					
<b>Variation de la population</b>						
Année	1986/1991	1991/1996	1996/2001			
% de variation	18,8	38,9	22,7			
Total des logements privés	3 657					
Densité de la population au km <sup>2</sup>	178,3					
Superficie des terres (en km <sup>2</sup> )	54,97					
Caractéristiques (2001)	Total	%	Sexe masculin	% Sexe masculin	Sexe féminin	% Sexe féminin
Total - Toutes les personnes	9 800		4 845	49%	4 955	51%
Âgées de 0-4 ans	915	9%	465	51%	450	49%
Âgées de 5-14 ans	1 715	18%	875	51%	840	49%
Âgées de 15-19 ans	510	5%	270	53%	240	47%
Âgées de 20-24 ans	535	5%	265	50%	270	50%
Âgées de 25-44 ans	3 730	38%	1 770	47%	1 955	52%
Âgées de 45-54 ans	1 135	12%	590	52%	545	48%
Âgées de 55-64 ans	675	7%	350	52%	320	47%
Âgées de 65-74 ans	390	4%	185	47%	200	51%
Âgées de 75-84 ans	165	2%	65	39%	105	64%
Âgées de 85 ans et plus	40	0%	15	38%	20	50%
Âge médian de la population	31,8		31,7		31,9	
% de la population âgée de 15 ans et plus	73,2		72,4		74	

(1) Population au recensement de 2001, Statistique Canada

(2) Population au recensement de 1996, Statistique Canada

(3) Population au recensement de 1991, Statistique Canada

(4) Population au recensement de 1986, Statistique Canada

Note : correspondance avec le Tableau 3.1 : Évolution de la population des principales villes dans la région de la capitale nationale du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

**Tableau 1.10 : Répartition de la population selon l'âge et le sexe (1986)**

Municipalité ou région	Sexe	Répartition selon l'âge (en pourcentage)								
		Tout âge	< 5	5-14	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65 +
R.M.R.	H	49	3,0	7,0	9,0	10,0	8,0	5,0	4,0	3,0
	F	51	3,0	6,0	9,0	10,0	8,0	5,0	4,0	5,0
	Total	100	7,0	13,0	17,0	19,0	16,0	10,0	9,0	9,0
Ville de Gatineau	H	49	4,0	8,0	9,0	10,0	8,0	5,0	4,0	3,0
	F	51	4,0	7,0	9,0	11,0	8,0	5,0	4,0	4,0
	Total	100	8,0	15,0	18,0	21,0	16,0	10,0	8,0	6,0
Hull	H	48	3,0	5,0	10,0	11,0	7,0	5,0	5,0	3,0
	F	52	3,0	5,0	10,0	11,0	7,0	5,0	5,0	6,0
	Total	100	6,0	10,0	20,0	22,0	13,0	10,0	10,0	9,0
Gatineau	H	50	4,0	8,0	9,0	10,0	9,0	5,0	3,0	2,0
	F	50	4,0	8,0	9,0	11,0	9,0	5,0	3,0	2,0
	Total	100	8,0	16,0	18,0	20,0	17,0	10,0	6,0	4,0
Aylmer	H	49	5,0	9,0	8,0	9,0	9,0	5,0	3,0	2,0
	F	51	4,0	9,0	8,0	10,0	9,0	4,0	3,0	3,0
	Total	100	9,0	18,0	15,0	19,0	18,0	9,0	6,0	5,0
Buckingham	H	49	4,0	7,0	8,0	10,0	7,0	4,0	4,0	5,0
	F	51	4,0	7,0	8,0	10,0	7,0	4,0	5,0	6,0
	Total	100	8,0	14,0	16,0	19,0	14,0	9,0	9,0	11,0
Masson-Angers	H	51	5,0	9,0	8,0	10,0	8,0	5,0	3,0	3,0
	F	49	4,0	8,0	8,0	11,0	8,0	4,0	4,0	4,0
	Total	100	8,0	17,0	15,0	21,0	15,0	9,0	7,0	7,0

Source : Statistique Canada 1986

Note : correspondance avec le Tableau 3.17: Répartition de la population selon l'âge et le sexe, du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

**Tableau 1.11 : Répartition de la population selon l'âge et le sexe (1995)**

Municipalité ou région	Sexe	Répartition selon l'âge (en pourcentage)								
		Tout âge	< 5	5-14	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65 +
R.M.R.	H	49	3,6	6,6	7,2	9,7	8,5	5,7	3,8	3,8
	F	51	3,4	6,3	7,1	10,0	8,8	5,6	4,0	5,8
	Total	100	7,0	12,9	14,3	19,7	17,3	11,3	7,8	9,6
Ville de Gatineau	H	49	3,8	7,1	7,3	10,2	8,8	5,5	3,5	2,9
	F	51	3,7	6,8	7,3	10,7	8,9	5,4	3,8	4,3
	Total	100	7,5	13,9	14,6	20,9	17,7	10,9	7,3	7,2
Hull	H	48	3,1	5,5	7,4	10,7	8,2	5,2	4,1	4,1
	F	52	3,1	5,2	7,5	10,8	8,4	5,4	4,8	6,6
	Total	100	6,2	10,7	14,9	21,5	16,6	10,6	8,9	10,7
Gatineau	H	50	4,1	7,7	7,6	10,2	8,9	5,7	3,3	2,0
	F	51	3,9	7,5	7,5	10,8	9,1	5,6	3,3	2,8
	Total	100	8,0	15,2	15,0	21,0	18,1	11,4	6,6	4,7
Aylmer	H	49	4,2	8,0	6,9	9,2	9,5	5,5	3,1	2,7
	F	51	4,0	7,9	6,9	10,3	9,8	5,4	3,3	3,7
	Total	100	8,2	15,9	13,8	19,5	19,3	10,9	6,4	6,4
Buckingham	H	49	4,3	7,2	6,1	10,3	8,2	4,6	3,4	4,5
	F	51	4,1	7,0	6,6	10,7	7,9	4,4	4,0	6,7
	Total	100	8,4	14,2	12,7	21,0	16,1	9,0	7,4	11,2
Masson-Angers	H	50	4,2	8,3	6,5	10,5	9,0	5,7	3,2	3,0
	F	50	4,4	7,4	6,2	11,2	8,6	4,8	3,2	4,0
	Total	100	8,6	15,7	12,7	21,7	17,6	10,5	6,4	7,0

Source : Statistique Canada 1991

Note : correspondance avec le Tableau 3.17: Répartition de la population selon l'âge et le sexe, du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

**Tableau 1.12 : Répartition de la population selon l'âge et le sexe  
(Écart 1986-1995)**

Municipalité ou région	Sexe	Répartition selon l'âge								
		Tout âge Écart(%)	< 5 Écart (%)	5-14 Écart (%)	15-24 Écart (%)	25-34 Écart (%)	35-44 Écart (%)	45-54 Écart (%)	55-64 Écart (%)	65 + Écart (%)
R.M.R	H	0%	20%	-6%	-20%	-3%	6%	14%	-5%	27%
	F	0%	13%	5%	-21%	0%	10%	12%	0%	16%
	Total	0%	0%	-1%	-15%	4%	8%	13%	-12%	7%
Ville de Gatineau	H	0%	-5%	-11%	-19%	2%	10%	10%	-13%	-3%
	F	0%	-8%	-3%	-19%	-3%	11%	8%	-5%	8%
	Total	0%	-6%	-7%	-19%	0%	11%	9%	-9%	20%
Hull	H	1%	3%	10%	-26%	-3%	17%	4%	-18%	37%
	F	0%	3%	4%	-25%	-2%	20%	8%	-4%	10%
	Total	0%	5%	7%	-26%	-2%	28%	6%	-11%	19%
Gatineau	H	-1%	2%	-4%	-16%	2%	-1%	14%	10%	0%
	F	1%	-3%	-6%	-17%	-2%	1%	12%	10%	40%
	Total	0%	0%	-5%	-17%	5%	6%	14%	10%	18%
Aylmer	H	0%	-16%	-11%	-14%	2%	6%	10%	3%	35%
	F	1%	0%	-12%	-14%	3%	9%	35%	10%	23%
	Total	0%	-10%	-12%	-9%	3%	7%	21%	7%	28%
Buckingham	H	-1%	8%	3%	-24%	3%	17%	15%	-15%	-10%
	F	1%	2%	0%	-18%	7%	13%	10%	-20%	12%
	Total	0%	4%	1%	-21%	11%	15%	0%	-18%	2%
Masson-Angers	H	-1%	-16%	-8%	-19%	5%	13%	14%	7%	0%
	F	2%	10%	-8%	-23%	2%	8%	20%	-20%	0%
	Total	0%	8%	-8%	-15%	3%	17%	17%	-9%	0%

Note : correspondance avec le Tableau 3.17: Répartition de la population selon l'âge et le sexe, du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

Le tableau 1.12, fait ressortir les conclusions suivantes :

- baisse de la population dans le groupe d'âge des 15-24 ans pour toutes les municipalités et régions.
- baisse de la population dans le groupe d'âge des 5-14 ans pour les municipalités de Gatineau, Aylmer et Masson-Angers.
- baisse de la population dans le groupe d'âge des 55-64 ans pour les municipalités de Hull, Buckingham et Masson-Angers.

**Tableau 1.13 : Population selon le sexe et l'âge de la Ville de Gatineau  
(1986-2001)**

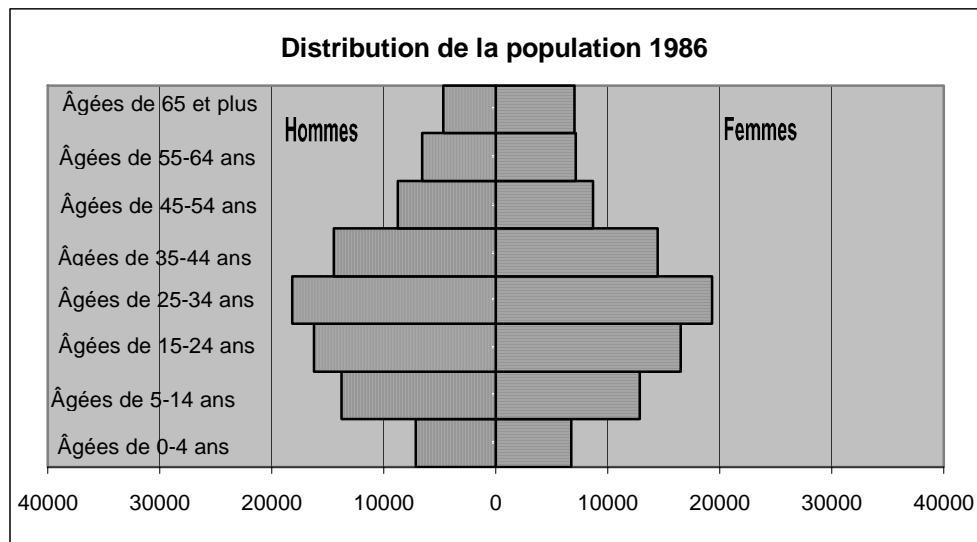
Groupe d'âge	1986		2001	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Âgées de 0-4 ans	7 140	6 715	6 600	6 410
Âgées de 5-14 ans	13 755	12 880	16 290	15 780
Âgées de 15-24 ans	16 225	16 490	15 380	15 415
Âgées de 25-44 ans	32 660	33 760	36 330	38 980
Âgées de 45-54 ans	8 745	8 700	16 980	17 705
Âgées de 55-64 ans	6 570	7 140	9 570	10 250
Âgées de 65 et plus	4 665	7 040	8 515	12 490

Le tableau 1.13 fait ressortir les conclusions suivantes :

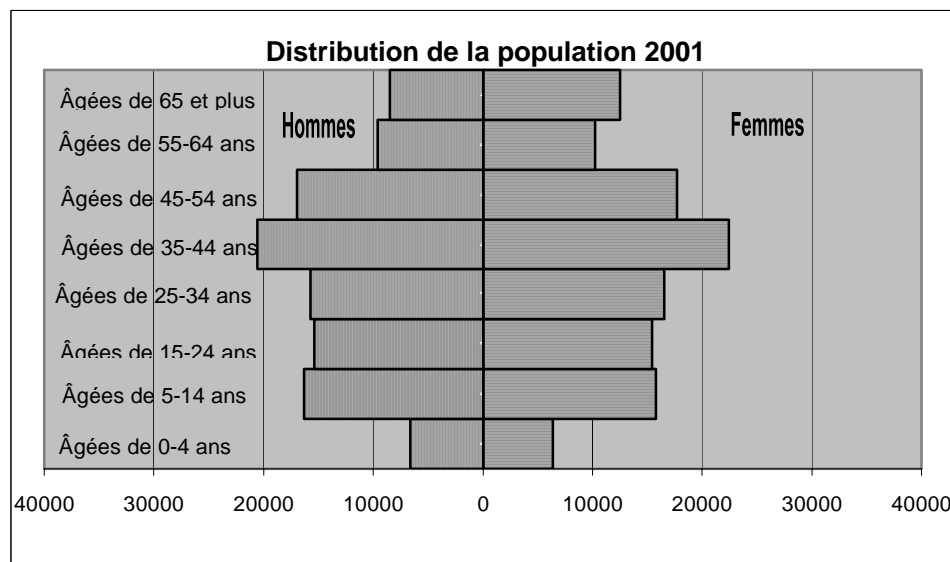
- baisse de la population du sexe masculin et féminin, dans le groupe d'âge des 0-4 ans. % de variation respective 7.6 et 4.5;
- baisse de la population du sexe masculin et féminin, dans le groupe d'âge des 15-24 ans, % de variation respective de 5.2 et 6.5.

## Pyramide des âges de la Ville de Gatineau (1986 et 2001)

**Graphique 1.2 : Population selon le sexe et l'âge de la Ville de Gatineau (1986)**



**Graphique 1.3 : Population selon le sexe et l'âge de la Ville de Gatineau (2001)**





**Tableau 1.14 : Densités de la population dans l'Outaouais**

Villes et secteurs urbains	Population				Superficie Des terres en km <sup>2</sup> , 2001		Densité de la population au km <sup>2</sup> , 1986		Densité de la population au km <sup>2</sup> , 2001	
	Urbaine 1986	Rurale 1986	Urbaine 2001	Rurale 2001	Urbaine	Rurale	Urbaine	Rurale	Urbaine	Rurale
Ville de Gatineau	143 373	9 702	215 831	10 865	196	146	731	66	1101	74
Aylmer	27 599	1 619	32 749	3 336	52	37	531	44	630	90
Hull	29 218	0	66 246	0	36	0	812	-	1840	-
Gatineau	75 411	5 366	98 749	4 149	73	74	1033	73	1353	56
Buckingham	8 820	0	9 799	0	15	0	588	-	653	-
Masson-Angers	2 325	2 717	8 288	3 380	20	35	116	78	414	97

Note : correspondance avec le Tableau 3.14: (Densités moyennes de la population dans les principales municipalités de la C.U.O.) du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

### Nombre de personnes par ménage

Depuis 1986, le nombre de personnes par ménage ne cesse de décroître dans l'ensemble de la Ville de Gatineau et de la RMR. Dans la pratique, ceci signifie une demande accrue pour des logements dans le contexte où la population totale est par ailleurs en croissance.

**Tableau 1.15 : Nombre moyen de personnes par ménage**

Villes et secteurs urbains	Nombre moyen de personnes par ménage		
	1986 <sup>(1)</sup>	1996 <sup>(2)</sup>	2001 <sup>(3)</sup>
R.M.R	2,7	2,6	2,5
Ville de Gatineau	2,8	2,6	2,4
Hull	2,4	2,2	2,1
Villes et secteurs urbains	Nombre moyen de personnes par ménage		
	1986 <sup>(1)</sup>	1996 <sup>(2)</sup>	2001 <sup>(3)</sup>
Gatineau	3,1	2,8	2,6
Aylmer	3,2	2,9	2,7
Buckingham	2,8	2,6	2,5
Masson-Angers	3,0	2,8	2,7

(1) Recensement 1986, Statistique Canada

(2) Recensement 1996, Statistique Canada

(3) Recensement 2001, Statistique Canada

D'après les informations du recensement 2001, le nombre de personnes par ménage sur le territoire de Gatineau variait entre 2,1 (Hull) et 2,7 (Aylmer et Masson/Angers).

La croissance des ménages a suivi une évolution différente de celle de la population, c'est à dire que bien que la population augmente, on remarque une diminution du nombre de personnes par ménage.

**Tableau 1.16 : Écart (Personnes par ménage)**

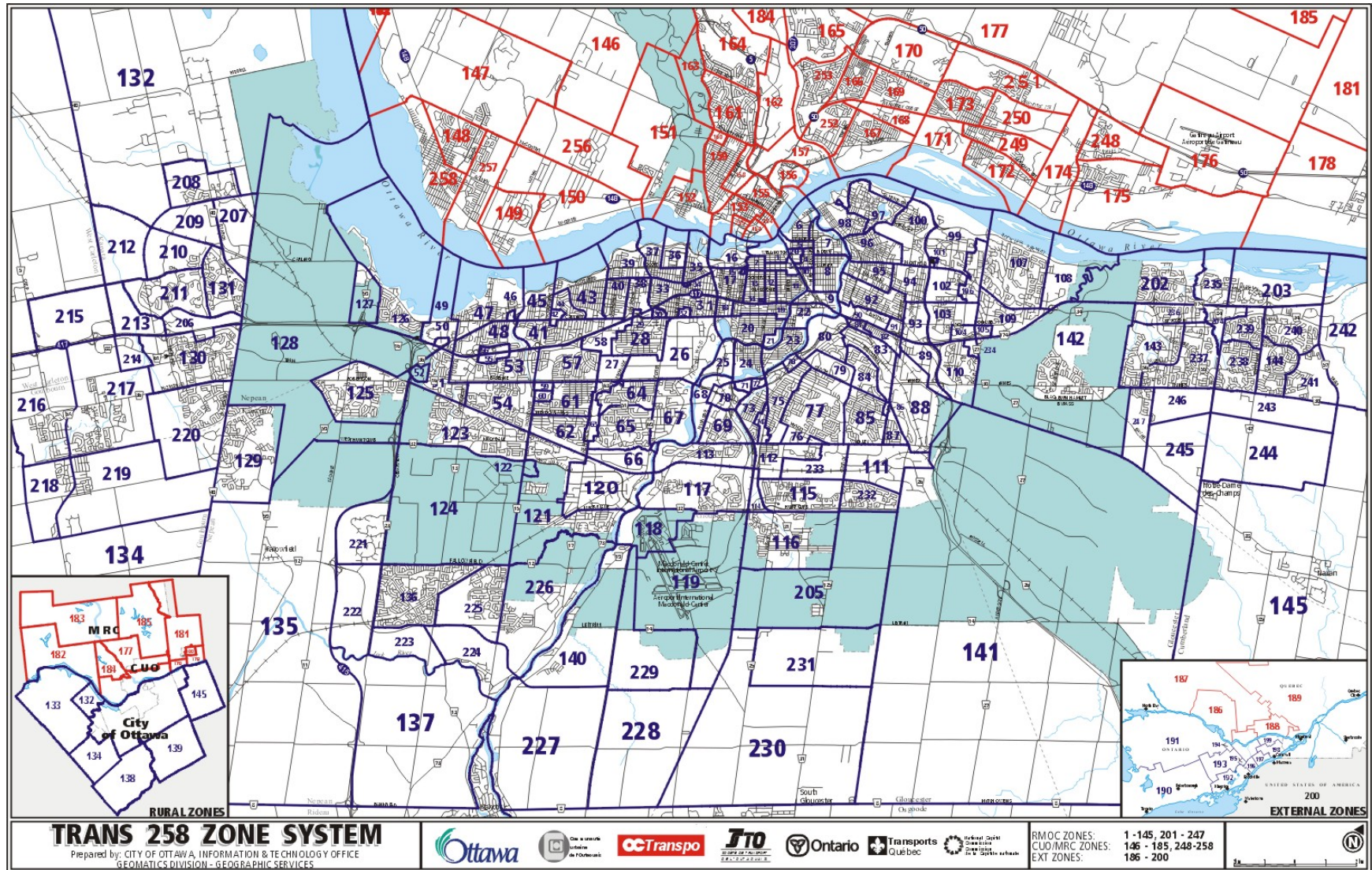
Villes et secteurs urbains	1986-1995	1995-2001
R.M.R.	-4%	-4%
Ville de Gatineau	-8%	-7%
Hull	-9%	-6%
Gatineau	-9%	-9%
Aylmer	-9%	-7%
Buckingham	-8%	-4%
Masson-Angers	-7%	-4%

## 1.2 ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DE LA POPULATION

Cette section résume l'évolution de la répartition de la population de 1986 à 2001 en fonction des cinq secteurs de la Ville de Gatineau et en fonction des différents types de zone de développement des cinq secteurs. Notons que les types de zones représentent un regroupement général de la fonction dominante d'une zone de transport. Ce regroupement avait été effectué dans le cadre du *Plan intégré* afin de faciliter l'interprétation des statistiques de population ou autre.

La cartographie des zones de transport, selon TRANS, est présentée à la figure de la page suivante.

Figure 1.1 : Zones de transport (TRANS 258 zones)



**Tableau 1.17 : Répartition de la population de la Ville de Gatineau 1986-2001 (par secteur urbain et par type de zone)**

Secteurs par zone de transport et type de zone	Type de zone	1986	% 1986	1991	% 1991	2001	% 2001
<b>Aylmer</b>							
148	Centre ville	9230	31%	9 171	28%	9 842	27%
257	ville	5333	18%	5 317	16%	5 804	16%
<b>Sous-total</b>		<b>14563</b>	<b>49%</b>	<b>14 488</b>	<b>45%</b>	<b>15 646</b>	<b>43%</b>
149	Résidentiel existant	2625	9%	2 712	8%	2 923	8%
258		6831	23%	7 626	24%	8 052	22%
<b>Sous-total</b>		<b>9456</b>	<b>32%</b>	<b>10 338</b>	<b>32%</b>	<b>10 975</b>	<b>30%</b>
147	Zone d'expansion urbaine	2 143	7%	1 847	6%	2 315	6%
150		796	3%	1 271	4%	2 156	6%
256		986	3%	1 031	3%	1 657	5%
<b>Sous-total</b>		<b>3 924</b>	<b>13%</b>	<b>4 149</b>	<b>13%</b>	<b>6 128</b>	<b>17%</b>
146	Zone rurale	1 645	6%	3 308	10%	3 336	9%
<b>Sous-total</b>		<b>1 645</b>	<b>6%</b>	<b>3 308</b>	<b>10%</b>	<b>3 336</b>	<b>9%</b>
<b>Total secteur</b>		<b>29 588</b>		<b>32 283</b>		<b>36 085</b>	
<b>Hull</b>							
154	Centre ville	209	0%	97	0%	154	0%
255	ville	488	1%	238	0%	272	0%
<b>Sous-total</b>		<b>697</b>	<b>1%</b>	<b>335</b>	<b>1%</b>	<b>426</b>	<b>1%</b>
153	Résidentiel existant	4 938	9%	5 137	9%	5 380	8%
155		5 482	10%	5 227	9%	6 442	10%
158	(Potentiel revit./consol.)	1 071	2%	1 231	2%	1 158	2%
254		571	1%	811	1%	983	1%
<b>Sous-total</b>		<b>12 062</b>	<b>21%</b>	<b>12 405</b>	<b>21%</b>	<b>13 963</b>	<b>21%</b>
152	Résidentiel existant établies	1 236	2%	3 072	5%	3 905	6%
156		1 666	3%	1 224	2%	1 215	2%
159		11 170	20%	8 620	14%	10 186	15%
161		16 673	29%	14 801	24%	14 803	22%
<b>Sous-total</b>		<b>30 745</b>	<b>54%</b>	<b>27 716</b>	<b>46%</b>	<b>30 109</b>	<b>45%</b>
151	Expansion urbaine	2 402	4%	7 325	12%	8 166	12%
164		10 592	19%	12 125	20%	13 117	20%
<b>Sous-total</b>		<b>12 994</b>	<b>23%</b>	<b>19 450</b>	<b>32%</b>	<b>21 283</b>	<b>32%</b>
157	Parc industriel	0	0%	123	0%	105	0%
160		0	0%	89	0%	105	0%
162	Hôpital	151	0%	172	0%	150	0%
163	Récréation	0	0%	141	0%	105	0%
<b>sous-total</b>		<b>151</b>	<b>0%</b>	<b>525</b>	<b>1%</b>	<b>465</b>	<b>1%</b>
<b>Total secteur</b>		<b>56 649</b>		<b>60 431</b>		<b>66 246</b>	

**Tableau 1.17 : Répartition de la population de la Ville de Gatineau 1986-2001 (par secteur urbain et par type de zone) - suite**

Secteurs par zone de transport et type de zone	Type de zone	1986	% 1986	1991	% 1991	2001	% 2001
<b>Gatineau</b>							
168	Centre ville	1 230	2%	2 300	2%	2 545	2%
169	ville	4 877	6%	5 707	6%	6 375	6%
<b>Sous-total</b>		<b>6 107</b>	<b>7%</b>	<b>8 007</b>	<b>9%</b>	<b>8 920</b>	<b>9%</b>
166	Résidentiel existant établies	7 120	9%	7 280	8%	8 103	8%
167		8 171	10%	8 001	9%	8 251	8%
173		10 792	13%	8 674	9%	10 828	11%
175		5 225	6%	6 688	7%	7 126	7%
252		5 978	7%	5 567	6%	6 096	6%
253	7 602	9%	6 374	7%	6 586	6%	
<b>Sous-total</b>		<b>44 889</b>	<b>55%</b>	<b>42 584</b>	<b>46%</b>	<b>46 990</b>	<b>46%</b>
165	Expansion résidentielle	5 985	7%	7 544	8%	8 103	8%
170		1 834	2%	4 161	5%	4 460	4%
<b>Sous-total</b>		<b>7 819</b>	<b>10%</b>	<b>11 705</b>	<b>13%</b>	<b>12 563</b>	<b>12%</b>
172	Expansion résidentielle long terme	5 108	6%	5 272	6%	5 735	6%
174		2 358	3%	3 019	3%	3 206	3%
248		2 302	3%	2 950	3%	3 925	4%
249		3 363	4%	3 273	4%	3 531	3%
250		2 073	3%	2 803	3%	3 920	4%
251	2 240	3%	8 024	9%	9 416	9%	
<b>Sous-total</b>		<b>17 444</b>	<b>21%</b>	<b>25 341</b>	<b>28%</b>	<b>29 733</b>	<b>29%</b>
176	industriel	314	0%	412	0%	420	0%
171	récréatif	80	0%	120	0%	123	0%
<b>Sous-total</b>		<b>394</b>	<b>0%</b>	<b>531</b>	<b>1%</b>	<b>543</b>	<b>1%</b>
<b>Sous-total</b>		<b>5 452</b>	<b>7%</b>	<b>3 848</b>	<b>4%</b>	<b>4 149</b>	<b>4%</b>
<b>Total secteur</b>		<b>82 105</b>		<b>92 016</b>		<b>102 898</b>	
<b>Masson-Angers</b>							
178 et 181	Zone Rurale	2 362	46%	3 310	55%	8 288	71%
179	Rurale	2 761	54%	2 738	45%	3 380	29%
<b>Total secteur</b>		<b>5 123</b>		<b>6 048</b>		<b>11 668</b>	
<b>Buckingham</b>							
180	Urbaine	8 961	100%	10 757	100%	9 799	100%
<b>Total secteur</b>		<b>8 961</b>		<b>10 757</b>		<b>9 799</b>	
<b>Grand total</b>		<b>182 426</b>		<b>201 536</b>		<b>226 696</b>	

**Tableau 1.18 : Synthèse de la répartition de la population de la Ville de Gatineau 1986-2001 (par type de zone)**

Type de zone	1986	%1986	1991	% 1991	2001	% 2001
Centre-ville	21 518	12%	22 830	11%	24 992	11%
Résidentielle existante	97 152	53%	93 215	46%	102 187	45%
Expansion urbaine	42 180	23%	60 645	30%	69 707	31%
Industrielle, récréative, etc.	394	0%	884	1%	858	0%
Rurale	21 180	12%	23 962	12%	28 952	13%
<b>Grand total</b>	<b>182 424</b>	<b>100 %</b>	<b>201 536</b>		<b>226 696</b>	

Les tableaux précédents font ressortir les éléments suivants :

- la population des zones d’expansion urbaine a augmenté de 68% entre 1986 et 2001 sur l’ensemble du territoire de la nouvelle Ville de Gatineau (augmentations respectives de 59%, 66% et 70% pour les secteurs d’Aylmer, Hull et Gatineau);
- la population des zones rurales a augmenté de 39% sur l’ensemble du territoire de la nouvelle Ville de Gatineau (de 106,1 % pour le secteur Aylmer) durant la même période;
- la population a augmenté de 121% en milieu industriel durant la même période (Passant de 0 à 315 pour le secteur de Hull et de 388 à 543 c’est-à-dire, une augmentation de 40% pour le secteur de Gatineau).

### 1.3 CARACTÉRISTIQUES DES LOGEMENTS ET DENSITÉS DE POPULATIONS

Le profil de tenure des logements dans les secteurs urbains de Gatineau reste constant d’un recensement à l’autre. Les logements possédés demeurent dominants par rapport aux logements loués. La proportion de propriétaires dans Gatineau est d’ailleurs plus importante que la moyenne du Québec et que dans la ville d’Ottawa.

**Tableau 1.19 : Caractéristiques des logements privés (2001)**

Ville et secteurs urbains	total de logements		Nombre de logements possédés		Nombre de logements loués		Nombre de logements construits avant 1991		Nombre de logements construits entre 1991 et 2001	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
<b>Ville de Gatineau</b>	<b>91 935</b>		<b>54 595</b>		<b>37 340</b>		<b>75 055</b>		<b>16 875</b>	
<b>Aylmer</b>	13 075	14%	10 035	18%	3 040	8%	10 635	14%	2 435	14%
<b>Hull</b>	31 190	34%	12 860	24%	18 330	49%	26 865	36%	4 325	26%
<b>Gatineau</b>	39 515	43%	26 090	48%	13 420	36%	31 865	42%	7 650	45%
<b>Buckingham</b>	4 600	5%	2 870	5%	1 730	5%	3 780	5%	820	5%
<b>Masson-Angers</b>	3 555	4%	2 740	5%	820	2%	1 910	3%	1 645	10%

Source : Recensement 2001, Statistique Canada

Les densités de populations dans les secteurs urbains de la ville demeurent relativement faibles malgré des efforts récents de favoriser des projets de plus haute densité en particulier le long des principales voie de communication. Historiquement, les secteurs de Masson-Angers et d’Aylmer possèdent des densités faibles alors que le secteur de Hull performe plus que les autres secteurs de ce point de vue.

## Évolution géographique de la construction de logements

Les planches qui suivent montrent respectivement l'évolution de la construction de logements sur le territoire de la Ville de Gatineau avant et après 1996. On peut résumer comme suite le développement résidentiel sur le territoire de Gatineau :

- dans le secteur Aylmer, la construction résidentielle demeure de faible densité. Les nouvelles constructions, au cours des dernières années se sont principalement localisées le long du chemin d'Aylmer ainsi que dans le nord du territoire;
- dans le secteur Hull, les densités sont beaucoup plus grandes et concentrées qu'ailleurs sur le territoire de la ville. Le district du Plateau, en particulier, est en effervescence et est presque tout développé;
- dans le secteur Gatineau, les nouvelles constructions se concentrent immédiatement au sud de l'autoroute 50, soit au nord du territoire urbanisé. Les densités sont encore faibles malgré quelques projets qui offrent une densité plus élevée que dans le passé.

Figure 1.2 : Répartition des constructions résidentielles de plus de 5 logements entre 1996 et 2002

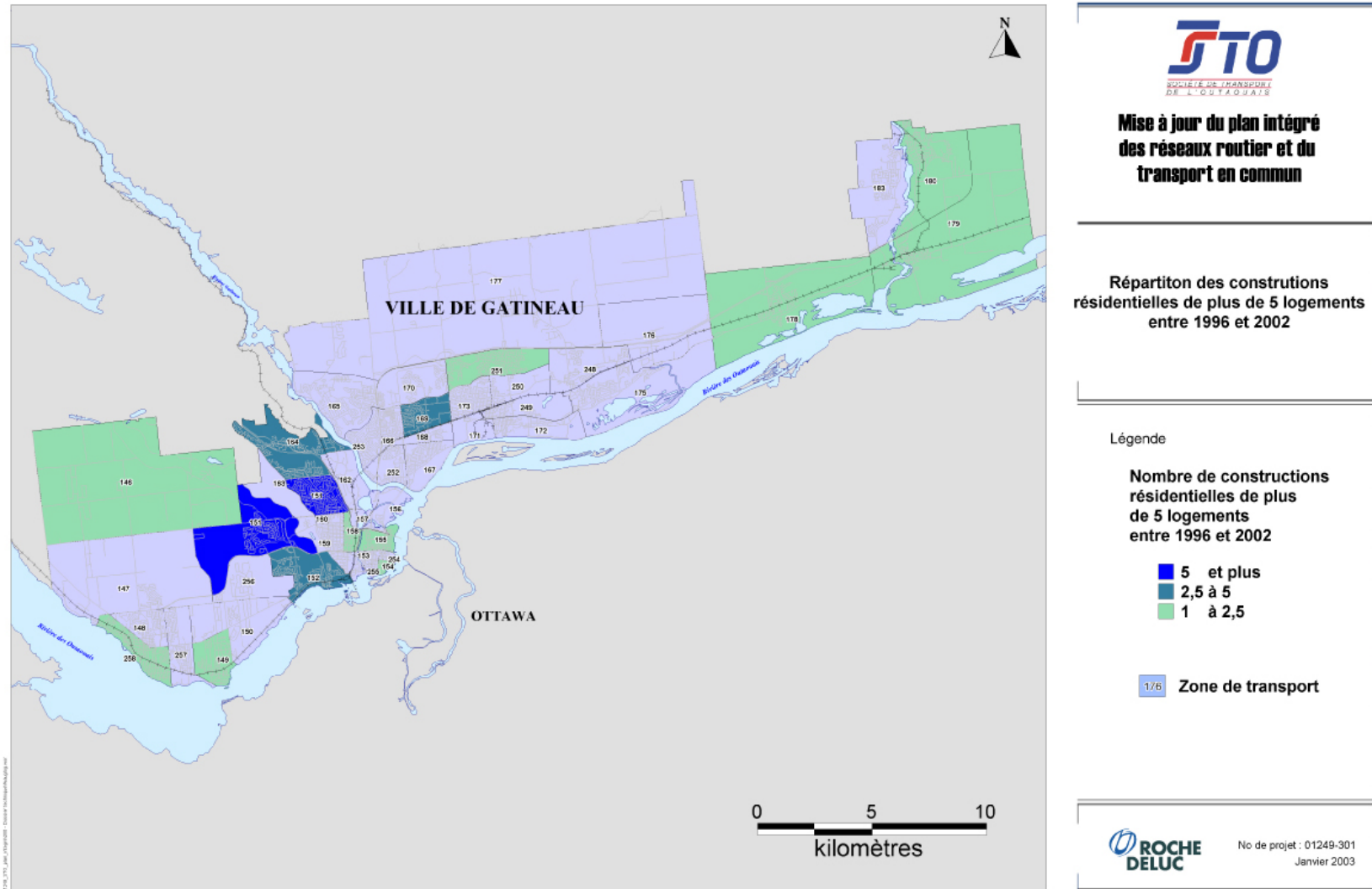




Figure 1.3 : Répartition des constructions résidentielles par année

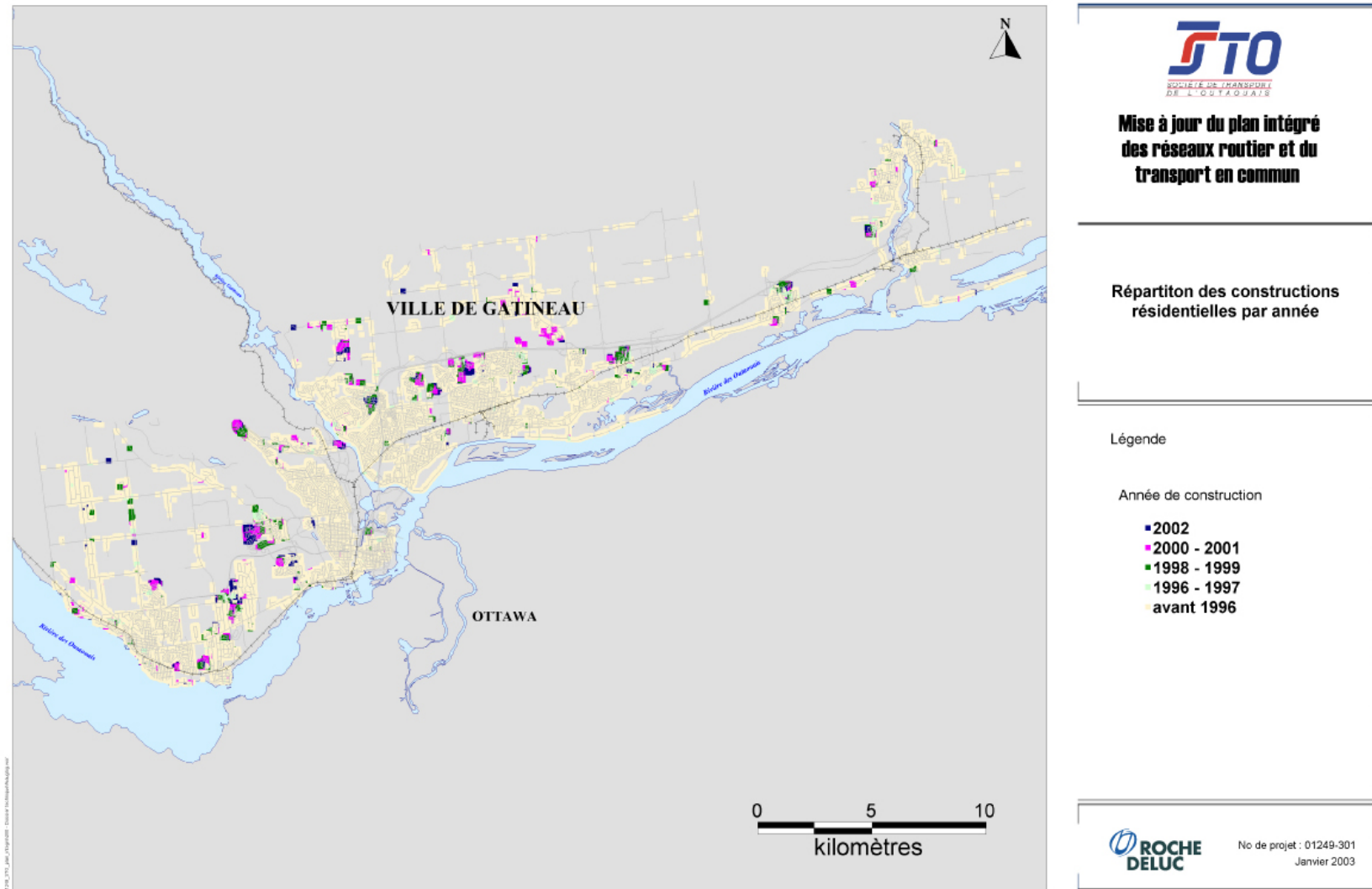
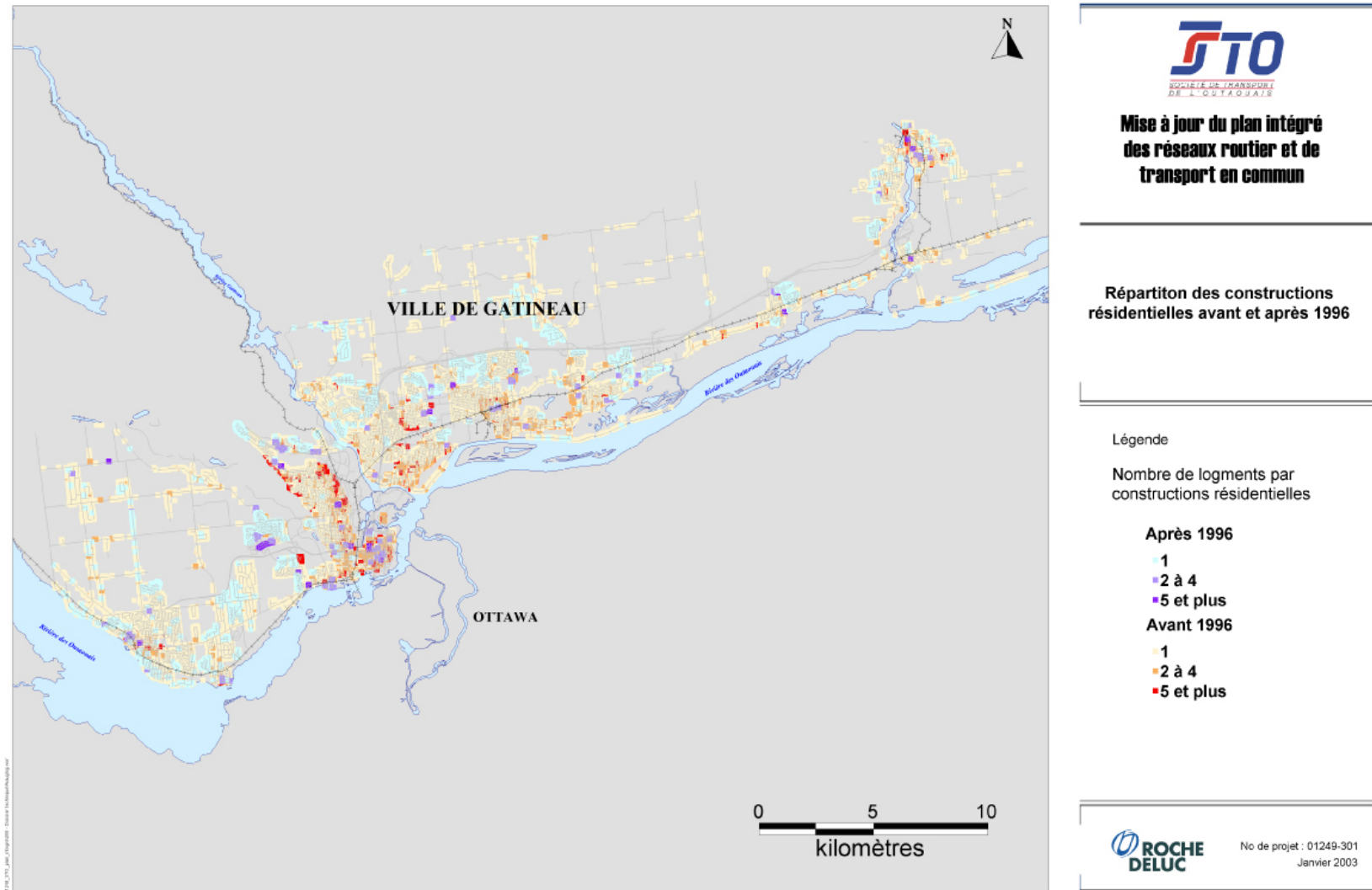


Figure 1.4 : Répartition des constructions résidentielles avant et après 1996



## 1.4 PROJECTION DÉMOGRAPHIQUE

Les sources de projections démographiques pouvant être utilisées sont les suivantes :

- projection de population du service de l'économie et du plan directeur de transport (SEPDT) du MTQ. Selon le SEPDT la population pour l'année 2011 dans la Ville de Gatineau sera de 238 277. Cette projection est plus récente, elle date de mars 2002;
- projection démographique dans le cadre du plan stratégique de la Ville de Gatineau (2006-2026);
- projection de population de l'institut de la statistique du Québec. Selon cette source, la population pour l'année 2011 dans la Ville de Gatineau sera de 245 800. Cette projection date de l'année 2000 et ne comprend pas le détail par secteur urbain de la ville;
- projection de la population du *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun* comprenant la version originale du *Plan intégré* ainsi qu'une mise à jour effectuée par le consultant dans le cadre de la présente étude (présentée aux tableaux 1.19 et 1.20).

### 1.4.1 Projection démographique selon le Service de l'économie et du plan directeur de transport du MTQ

Le service de l'économie et du plan directeur de transport (SEPDT) du MTQ a récemment présenté les projections de population. Ces projections sont ajustées en fonction du recensement de 2001 et sont basées sur un vieillissement de la population par cohortes d'âge tout en prenant compte des diverses migrations.

Le vieillissement de la population est un facteur important à considérer dans la prévision de la population. En effet, selon les données du SEPDT, la part des moins de 60 ans va passer de 12% qu'elle représentait en 2001, à 16% en 2011 et à presque 22% en 2021. Cette tendance serait encore plus forte si on utilisait une limite de 55 ans comme il est parfois employé dans des analyses similaires.

Pour la Ville de Gatineau, les projections prévoient un faible accroissement de la population tel que montré au tableau ci-dessous.

**Tableau 1.20 : Projections de population pour la Ville de Gatineau (SEPDT)**

Secteur	Population 2001	Prévision SEPDT - 2011	Prévision SEPDT - 2021
Aylmer	36 085	37 267	37 648
Buckingham	9 799	11 566	11 533
Gatineau	102 898	104 705	104 348
Hull	66 246	72 100	75 447
Masson-Angers	11 668	12 639	14 722
<b>Ville de Gatineau</b>	<b>226 696</b>	<b>238 277</b>	<b>243 698</b>

Source : SEPDT du MTQ

Pour la période 2002-2011 le SEPDT prévoit, pour la Ville de Gatineau, une croissance de 5,1% de la population, ce qui correspond à un taux annuel de croissance de 0,5%. À plus long terme, soit pour l’horizon 2011-2021, les prévisions du SEPDT voient la population croître 2,3%, ce qui correspond à un taux annuel de croissance de 0,2%.

#### 1.4.2 Projections démographiques développées dans le cadre du plan stratégique de la Ville de Gatineau

Récemment la Ville de Gatineau a proposé trois scénarios de projections démographiques, sur la base de la croissance historique des secteurs urbains, dans le cadre d’un exercice de planification stratégique en cours. Ces exercices sont présentés dans les deux tableaux qui suivent.

**Tableau 1.21 : Projection démographique dans le cadre du plan stratégique de la Ville de Gatineau (2006 - 2026)**

Projection démographique	Scénario 1 (+4.4%) <sup>(1)</sup>	Scénario 2 (+6.2%) <sup>(2)</sup>	Scénario 3 (+8.3%) <sup>(3)</sup>
2006	237 214	241 304	246 075
2011	247 651	256 264	266 499
2016	258 548	272 153	288 619
2021	269 924	289 026	312 574
2026	281 800	306 946	338 518

Source : Profil municipal – Ville de Gatineau (2001)

(1) Augmentation observée entre 1996 et 2001

(2) Moyenne des variations observées entre 1991 et 2001

(3) Moyenne des variations observées entre 1986 et 2001

#### 1.4.3 Projections démographiques développées dans le cadre du Plan intégré (1994) et mise à jour dans le cadre du présent mandat (2003)

Pour les fins du présent exercice, trois approches différentes ont été utilisées pour réviser les scénarios de projection de population pour 2011. Ce sont :

- comme point de départ, les projections démographiques développées dans le *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun* ont été utilisées. Le scénario dit *intégré* à été utilisé par rapport au scénario *tendanciel* aussi développé dans le cadre du *Plan intégré*;
- en 1994, les urbanistes du territoire de la Ville de Gatineau de l’époque, ont développé un scénario de type réaliste. Ce scénario est utilisé à titre comparatif;
- une projection linéaire entre 1986-2001-2011 afin d’examiner les effets potentiel (et le réalisme) d’une tendance qui serait linéaire en dehors de toute autres considération.

Sur la base de ces scénarios, une seule des projections possibles à été retenue pour chacune des zones de transport. La méthode utilisée a été d’analyser chacune des zones en fonction de leur potentiel/contrainte de développement et de leur évolution entre 1986 et 2001.

Tableau 1.22 : Projection démographique selon différents scénarios

Zones de transport et secteurs urbains	Type de zone	Population 1986	Population 2001	Population 2011 <sup>(1)</sup> (Plan intégré)	Population 2011 <sup>(2)</sup> (Exercice 1994)	Projection linéaire 2011	Projection population retenue 2011	% de population par zone	
<b>SECTEUR AYLMEER</b>									
148	Centre ville	9 230	9 842	10 650	9 587	10 257	10 650	63%	
257		5 333	5 804	11 300	8 236	6 122	6 122	37%	
<b>Sous-total</b>		<b>14 563</b>	<b>15 646</b>	<b>21 950</b>	<b>17 823</b>	<b>16 379</b>	<b>16 772</b>		
149	Zone résidentielle existante	2 625	2 923	8 854	5 795	3 142	5 795	39%	
258		6 831	8 052	11 627	9 100	8 955	9 100	61%	
<b>Sous-total</b>		<b>9 456</b>	<b>10 975</b>	<b>20 481</b>	<b>14 895</b>	<b>12 092</b>	<b>14 895</b>		
147	Zone d'expansion urbaine	2 143	2 315	2 109	5 199	2 442	2 442	31%	
150		796	2 156	3 160	6 417	4 283	3 160	40%	
256		986	1 657	7 495	7 704	2 317	2 317	29%	
<b>Sous-total</b>		<b>3 924</b>	<b>6 128</b>	<b>12 764</b>	<b>19 320</b>	<b>9 042</b>	<b>7 919</b>		
146	Zone rurale	1 645	3 336	1 619	7 027	5 326	5 326	100%	
<b>Sous-total</b>		<b>1 645</b>	<b>3 336</b>	<b>1 619</b>	<b>7 027</b>	<b>5 326</b>	<b>5 326</b>		
<b>Total secteur</b>		<b>29 588</b>	<b>36 085</b>	<b>56 814</b>	<b>59 065</b>	<b>42 840</b>	<b>44 912</b>		
<b>SECTEUR HULL</b>									
154	Centre ville	209	154	253	93	132	253	52%	
255		488	272	1 929	229	205	229	48%	
<b>Sous-total</b>		<b>697</b>	<b>697</b>	<b>2 182</b>	<b>322</b>	<b>337</b>	<b>482</b>		
153	Résidentiel existant (Potentiel revit./consol.)	4 938	5 380	7 513	5 958	5 709	5 958	39%	
155		5 482	6 442	10 183	6 788	7 152	6 788	45%	
158		1 071	1 158	2 597	1 356	1 223	1 356	9%	
254		571	983	3 320	1 084	1 399	1 084	7%	
<b>Sous-total</b>		<b>12 062</b>	<b>12 062</b>	<b>23 613</b>	<b>15 186</b>	<b>15 482</b>	<b>15 186</b>		
152	Résidentiel existant	1 236	3 905	3 055	2 993	8 768	8 768	26%	
156		1 666	1 215	3 768	1 426	1 039	1 039	3%	
159		11 170	10 186	10 862	8 720	9 773	9 773	29%	
161		16 673	14 803	18 047	14 829	13 999	13 999	42%	
<b>Sous-total</b>		<b>30 745</b>	<b>30 109</b>	<b>35 732</b>	<b>27 968</b>	<b>33 579</b>	<b>33 579</b>		
151	Expansion urbaine	2 402	8 166	4 743	14 025	19 440	14 025	50%	
164		10 592	13 117	6 574	13 883	15 022	13 883	50%	
<b>Sous-total</b>		<b>12 994</b>	<b>21 283</b>	<b>11 317</b>	<b>27 908</b>	<b>34 462</b>	<b>27 908</b>		
157	Parc industriel	0	105	0	93	-	150	21%	
160		0	105	679	81	-	150	21%	
162		Hôpital	151	150	1 527	1 547	150	150	21%
163		Récréation	0	105	249	114	-	249	36%
<b>Sous-total</b>		<b>151</b>	<b>465</b>	<b>2 455</b>	<b>1 835</b>	<b>150</b>	<b>699</b>		
<b>Total secteur</b>		<b>56 649</b>	<b>66 246</b>	<b>75 299</b>	<b>73 219</b>	<b>84 010</b>	<b>77 854</b>		

Tableau 1.22 : Projection démographique selon différents scénarios - suite

Zones de transport et secteurs urbains	Type de zone	Population 1986	Population 2001	Population 2011 <sup>(1)</sup> (Plan intégré)	Population 2011 <sup>(2)</sup> (Exercice 1994)	Projection linéaire 2011	Projection population retenue 2011	% de population par zone
<b>SECTEUR GATINEAU</b>								
168	Centre ville	1 230	2 545	2 322	3 370	4 105	3 370	31%
169		4 877	6 375	9 426	10 015	7 525	7 525	69%
<b>Sous-total</b>		<b>6 107</b>	<b>8 920</b>	<b>11 748</b>	<b>13 385</b>	<b>11 630</b>	<b>10 895</b>	
166	Zone résidentielle existante établies	7 120	8 103	7 322	7 195	8 823	8 823	18%
167		8 171	8 251	9 071	8 683	8 379	8 683	18%
173		10 792	10 828	9 699	8 400	10 956	10 956	22%
175		5 225	7 126	9 023	8 639	8 680	8 639	17%
252		5 978	6 096	5 464	5 634	6 225	6 225	13%
253		7 602	6 586	7 295	6 899	6 147	6 147	12%
<b>Sous-total</b>		<b>44 889</b>	<b>46 990</b>	<b>47 874</b>	<b>45 450</b>	<b>49 211</b>	<b>49 474</b>	
165	Expansion résidentielle	5 985	8 103	12 295	8 536	9 814	8 536	47%
170		1 834	4 460	22 631	9 714	8 150	9 714	53%
<b>Sous-total</b>		<b>7 819</b>	<b>12 563</b>	<b>34 926</b>	<b>18 250</b>	<b>17 965</b>	<b>18 250</b>	
172	Zone d'expansion résidentielle à long terme	5 108	5 735	7 513	5 560	6 189	7 513	19%
174		2 358	3 206	2 732	4 266	3 894	4 266	11%
248		2 302	3 925	1 776	3 518	5 541	5 541	14%
249		3 363	3 531	4 508	4 423	3 664	3 664	9%
250		2 073	3 920	5 699	3 609	5 952	5 699	14%
251		2 240	9 416	10 339	12 964	26 737	12 964	33%
<b>Sous-total</b>		<b>17 444</b>	<b>29 733</b>	<b>32 567</b>	<b>34 340</b>	<b>51 977</b>	<b>39 647</b>	
176	Industriel récréatif	314	420	273	898	505	505	76%
171		80	123	55	116	162	162	24%
<b>Sous-total</b>		<b>394</b>	<b>543</b>	<b>328</b>	<b>1 014</b>	<b>666</b>	<b>666</b>	
177	Rurale	5 452	4 149	4 440	5 742	3 620	3 620	100%
<b>Sous-total</b>		<b>5 452</b>	<b>4 149</b>	<b>4 440</b>	<b>5 742</b>	<b>3 620</b>	<b>3 620</b>	
<b>Total secteur</b>		<b>82 105</b>	<b>102 898</b>	<b>131 883</b>	<b>118 181</b>	<b>135 068</b>	<b>122 552</b>	
<b>SECTEUR MASSON-ANGERS</b>								
178	Zone	2 362	8 288	3 011	8 065	20 245	10 000	72%
179	Rurale	2 761	3 380	3 893	5 717	3 844	3 893	28%
<b>Total secteur</b>		<b>5 123</b>	<b>11 668</b>	<b>6 904</b>	<b>13 782</b>	<b>24 089</b>	<b>13 893</b>	
<b>SECTEUR BUCKINGHAM</b>								
180	Urbaine	8 961	9 799	10 548	19 582	10 411	10 548	100%
<b>Total secteur</b>		<b>8 961</b>	<b>9 799</b>	<b>10 548</b>	<b>19 582</b>	<b>10 411</b>	<b>10 548</b>	
<b>TOTAL GATINEAU</b>		<b>182 426</b>	<b>226 696</b>	<b>281 448</b>	<b>283 829</b>	<b>296 418</b>	<b>269 759</b>	

(1) Plan intégré : Les scénarios de développement et structuration des données socio-économiques, 1993.

(2) Plan de transport de l'Outaouais, Élaboration d'un scénario probable de développement du territoire

**Tableau 1.23 : Projection de la population (Synthèse)**

Secteur	Population 1986	Population 2001	Population 2011 <sup>(1)</sup> (Plan intégré)	Population 2011 <sup>(2)</sup> (Exercice 1994)	Projection linéaire 2011	Projection population retenue 2011
Aylmer	29 588	36 085	56 814	59 065	42 840	44 912
Hull	56 649	66 246	75 299	73 219	84 010	77 854
Gatineau	82 105	102 898	131 883	118 181	135 068	122 552
Masson -Angers	5 123	11 668	6 904	13 782	24 089	13 893
Buckingham	8 961	9 799	10 548	19 582	10 411	10 548
<b>Ville de Gatineau</b>	<b>182 426</b>	<b>226 696</b>	<b>281 448</b>	<b>283 829</b>	<b>296 418</b>	<b>269 759</b>

(1) *Plan intégré* : Les scénarios de développement et structuration des données socio-économiques, 1993.

(2) *Plan de transport* de l'Outaouais, Élaboration d'un scénario probable de développement du territoire

## 2.0 L'EMPLOI SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE

Comme c'est le cas pour la population, l'emploi dans Gatineau a connu un dynamisme marqué depuis 1986. Les secteurs urbains de Hull et Gatineau demeurent les principaux centres d'emplois de la Ville de Gatineau.

### 2.1 ÉVOLUTION DES EMPLOIS 1986-2002

En 2002, l'information existante permet de faire ressortir que :

- dans le secteur Aylmer, les emplois se concentrent toujours dans le centre-ville et évoluent vers les pôles économiques dans le secteur du boulevard de l'Outaouais;
- dans le secteur Hull, le centre-ville traditionnel à quelque peu diminué de vitalité dans les années 1995-2000 (emplois gouvernementaux), mais reprend de la vigueur depuis. Dans ce secteur, le district St-Joseph/Montcalm est particulièrement actif suite à la construction de deux tours à bureaux (et 2001-2002) de projets potentiels. Le Casino du Lac-Leamy a poursuivi son développement avec la construction de l'Hôtel Hilton et d'un centre des congrès (2000-2001);
- dans le secteur Gatineau, le nombre d'emplois a presque doublé depuis 1986. Ces emplois se localisent principalement dans le centre-ville ainsi que dans les pôles économiques du secteur;
- dans les secteurs de Buckingham et de Masson-Angers, la situation de l'emploi reste relativement stable.



Tableau 2.1 : Emplois 1986-2002 – Ville de Gatineau

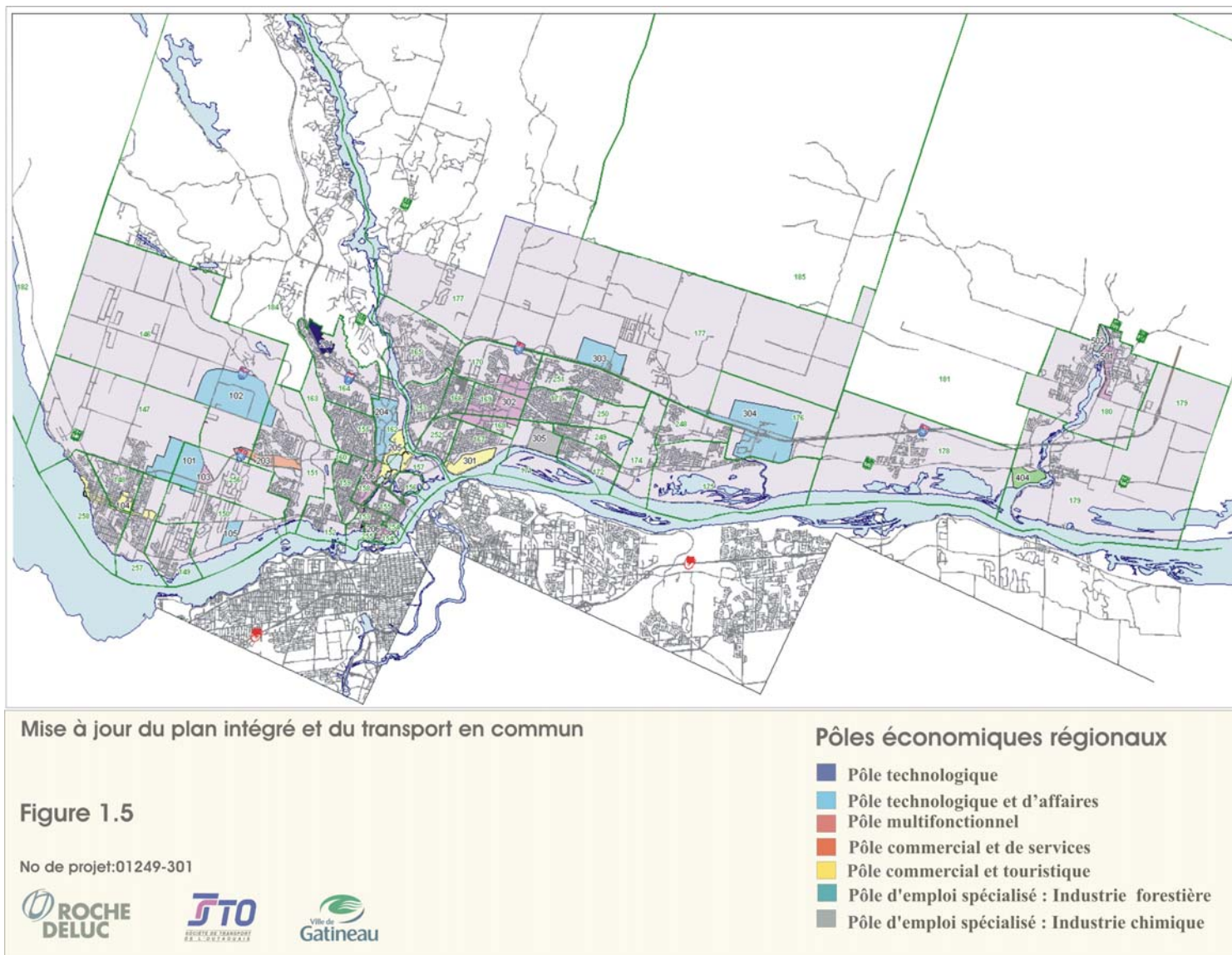
Zones de transport	Type de zone	Emplois 1986	Emplois 2002	Emplois dans les pôles économiques (2002)
<b>SECTEUR AYLMER</b>				
148	Centre ville	1 045	1 822	1 128
257		611	1 717	568
<b>Sous-total</b>		<b>1 656</b>	<b>3 539</b>	<b>1 696</b>
149	Zone résidentielle existante	135	350	0
258		375	1 509	936
<b>Sous-total</b>		<b>510</b>	<b>1 859</b>	<b>936</b>
147	Zone d'expansion urbaine	27	488	0
150		130	791	15
256		493	85	54
<b>Sous-total</b>		<b>650</b>	<b>1 364</b>	<b>69</b>
146	Zone rurale	1 192	1 023	755
<b>Sous-total</b>		<b>1 192</b>	<b>1 023</b>	<b>755</b>
<b>Total secteur</b>		<b>4 008</b>	<b>7 785</b>	<b>3 456</b>
<b>SECTEUR HULL</b>				
154	Centre ville	15 841	8 982	8 973
255		6 194	9 558	9 287
<b>Sous-total</b>		<b>22 035</b>	<b>18 540</b>	<b>18 260</b>
153	Résidentiel existant (Potentiel revit./consol.)	1 760	1 388	880
155		2 476	2 904	636
158		6 445	5 685	5 604
254		550	1 067	1 049
<b>Sous-total</b>		<b>11 231</b>	<b>11 044</b>	<b>8 169</b>
152	Résidentiel existant	623	1 481	0
156		64	62	0
159	Résidentiel existant	1 418	1 961	423
161		1 482	2 495	5
<b>Sous-total</b>		<b>3 587</b>	<b>5 999</b>	<b>428</b>
151	Expansion urbaine	108	1 062	656
164		902	1 617	783
<b>Sous-total</b>		<b>1 010</b>	<b>2 679</b>	<b>1 439</b>
157	Parc industriel Hôpital Récréation	32	1 858	138
160		1 031	1 892	0
162		4 756	8 925	7 622
163		838	1 340	0
<b>sous-total</b>		<b>6 657</b>	<b>14 015</b>	<b>7 760</b>
<b>Total secteur</b>		<b>44 520</b>	<b>52 277</b>	<b>36 056</b>

Tableau 2.2 : Emplois 1986-2002 – Ville de Gatineau - suite

Zones de transport	Type de zone	Emplois 1986	Emplois 2002	Emplois dans les pôles économiques (2002)
<b>SECTEUR GATINEAU</b>				
168	Centre ville	292	3 835	3 287
169		246	2 920	2 619
<b>Sous-total</b>		<b>538</b>	<b>6 755</b>	<b>5 906</b>
166	Zone résidentielle existante établies	280	562	0
167		1 316	1 349	92
173		274	806	0
175		148	731	0
252		1 277	1 130	0
253		245	923	0
<b>Sous-total</b>		<b>3 540</b>	<b>5 501</b>	<b>92</b>
165	Expansion résidentielle	519	1 270	0
170		298	3 883	2 258
<b>Sous-total</b>		<b>817</b>	<b>5 153</b>	<b>2 258</b>
172	Zone d'expansion résidentielle à long terme	1 459	1 590	0
174		454	715	0
248		90	248	0
249		1 088	957	0
250		734	1 154	0
251		50	423	0
<b>Sous-total</b>		<b>3 875</b>	<b>5 087</b>	<b>0</b>
176	Industriel récréatif	119	1 136	901
171		3 722	1 166	748
<b>Sous-total</b>		<b>3 841</b>	<b>2 302</b>	<b>1 649</b>
177	Rurale	775	509	161
<b>Sous-total</b>		<b>775</b>	<b>509</b>	<b>161</b>
<b>Total secteur</b>		<b>13 386</b>	<b>25 307</b>	<b>10 066</b>
<b>SECTEUR MASSON-ANGERS</b>				
178	Zone Rurale	168	899	
179		783	900	360
<b>Total secteur</b>		<b>951</b>	<b>1 799</b>	<b>360</b>
<b>SECTEUR BUCKINGHAM</b>				
180	Rurale	2 425	3 427	1257
<b>Total secteur</b>		<b>2 425</b>	<b>3 427</b>	<b>1257</b>
<b>TOTAL GATINEAU</b>		<b>65 290</b>	<b>90 595</b>	<b>51 195</b>

Source : Liste des industries et commerces (LIC) Ville de Gatineau (2002-2003), Compilation Roche-Deluc

Figure 2.1 : Pôles économiques régionaux



La Ville de Gatineau compte une dizaine de types de pôles économiques dans les secteurs urbains. Selon les chiffres les plus récents, la distribution des emplois dans ces pôles est la suivante.

**Tableau 2.3 : Emplois par type de pôle économique – Ville de Gatineau**

Ville et secteurs urbain	Pôle économique							Emplois dans le pôle économique	Emplois hors pôle économique	Emplois totaux
	Technologique	Technologique et d'affaires	Multifonctionnel	Commercial et de services	Commercial et touristique	d'emploi spécialisé : Industrie forestière	d'emploi spécialisé : Industrie chimique			
Aylmer	0	824	0	0	2 632	0	0	3 456	4 329	7 785
Hull	783	7 666	26 990	656	1 738	0	0	37 833	13 325	51 158
Gatineau	0	1 062	8 164	0	92	748	0	10 066	15 342	25 408
Buckingham	0	0	1 257	0	0	0	0	1 257	2 170	3 427
Masson-Angers	-	-	-	-	-	-	-	-	1 799	1 799
<b>Ville de Gatineau</b>	<b>783</b>	<b>9 552</b>	<b>36 411</b>	<b>656</b>	<b>4 462</b>	<b>748</b>	<b>0</b>	<b>52 612</b>	<b>36 965</b>	<b>89 577</b>

Source : Liste des industries et commerces (LIC) Ville de Gatineau (2002-2003) - Compilation Roche-Deluc

## 2.2 PROJECTION DES EMPLOIS (2002-2011)

Comme c'est le cas pour les projections de population, les projections d'emplois existantes proviennent du *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun* ainsi que de l'exercice effectué en 1994 par les urbanistes des villes de la Ville de Gatineau. Les nouvelles prévisions d'emplois reposent en partie sur ces travaux mais ont été ajustées en fonction de la situation connue en 2002. Les nouveaux chiffres générés sont les suivants :

**Tableau 2.4: Projection d'emplois 2011**

Secteurs et type de zone	Emplois 1986	Emplois 2002	Emplois dans les pôles (2002)	Emplois 2011 (1) (Plan intégré)	Emplois 2011 (2) (Exercice 1994)	Projection linéaire 2011	Projection d'emplois retenue 2011
<b>SECTEUR AYLMER</b>							
Centre ville	1 656	3 539	1 696	3 302	3 085	5 181	5 181
Zone résidentielle existante	510	1859	936	1547	961	2413	2413
Zone d'expansion urbaine	650	1364	69	4257	5278	6981	4100
Zone rurale	1 192	1 023	755	1 192	1 680	1 546	1 680
<b>Total</b>	<b>4 008</b>	<b>7 785</b>	<b>3 456</b>	<b>10 298</b>	<b>11 004</b>	<b>16 121</b>	<b>13 374</b>
<b>SECTEUR HULL</b>							
Centre ville	22 035	18 540	18 260	33 700	21 379	19 855	23 971
Résidentiel existant (Potentiel revit./consol.)	11 231	11 044	8 169	14 690	13 260	13 714	15 709
Résidentiel existant	3 587	5 999	428	4 095	4 760	6 757	8 499
Expansion urbaine	1 010	2 679	1 439	1 367	6 757	23 551	6 757
Parc industriel Hôpital, Récréation	6 657	14 015	7 760	9 205	14 879	20 191	18 529
<b>Total</b>	<b>44 520</b>	<b>52 277</b>	<b>36 056</b>	<b>63 057</b>	<b>61 035</b>	<b>84 068</b>	<b>73 465</b>
<b>SECTEUR GATINEAU</b>							
Centre ville	538	6755	5906	10782	5214	38405	13110
Zone résidentielle Existante établies	3 540	5 501	92	4 542	5 650	7 564	6 594
Expansion résidentielle	817	5153	2258	4615	1859	8521	8521
Zone d'expansion résidentielle à long terme	3 875	5 087	0	5 480	6 662	10 336	6 467
Industriel récréatif	3 841	2 302	1 649	4 404	6 797	11 864	5 381
Rurale	775	509	161	803	2 147	1 732	2 147
<b>Total</b>	<b>13 386</b>	<b>25 307</b>	<b>10 066</b>	<b>30 626</b>	<b>28 329</b>	<b>78 422</b>	<b>42 220</b>
<b>SECTEUR MASSON-ANGERS</b>							
Zone Rurale	<b>951</b>	<b>1799</b>	-	<b>1247</b>	<b>2435</b>	<b>4067</b>	<b>2435</b>
<b>SECTEUR BUCKINGHAM</b>							
Urbain	<b>2 425</b>	<b>3 427</b>	<b>1257</b>	<b>3 031</b>	<b>3 986</b>	<b>4 912</b>	<b>3 986</b>
<b>TOTAL GATINEAU</b>	<b>65 290</b>	<b>90 595</b>	<b>49 578</b>	<b>108 259</b>	<b>106 789</b>	<b>187 590</b>	<b>135 480</b>

(1) *Plan intégré* : Les scénarios de développement et structuration des données socio-économiques, 1993.

(2) *Plan de transport* de l'Outaouais, Élaboration d'un scénario probable de développement du territoire.

**Tableau 2.5 : Projection selon différents scénarios (Synthèse)**

Secteurs urbains	Emplois 1986	Emplois 2002	Emplois 2011 (1) (Plan intégré)	Emplois 2011 (2) (Exercice 1994)	Projection linéaire 2011	Projection d'emplois retenue 2011
Aylmer	4 008	7 785	10 298	11 004	16 121	13 374
Hull	44 520	52 277	63 057	61 035	84 068	73 465
Gatineau	13 386	25 307	30 626	28 329	78 422	42 220
Masson-Angers	951	1799	1247	2435	4067	2435
Buckingham	2 425	3 427	3 031	3 986	4 912	3 986
<b>Ville de Gatineau</b>	<b>65 290</b>	<b>90 595</b>	<b>108 259</b>	<b>106 789</b>	<b>187 590</b>	<b>135 480</b>

(1) *Plan intégré* : Les scénarios de développement et structuration des données socio-économiques, 1993.

(2) *Plan de transport* de l'Outaouais, Élaboration d'un scénario probable de développement du territoire.

Figure 2.2 : Nombre d'emplois à l'hectare en 1986

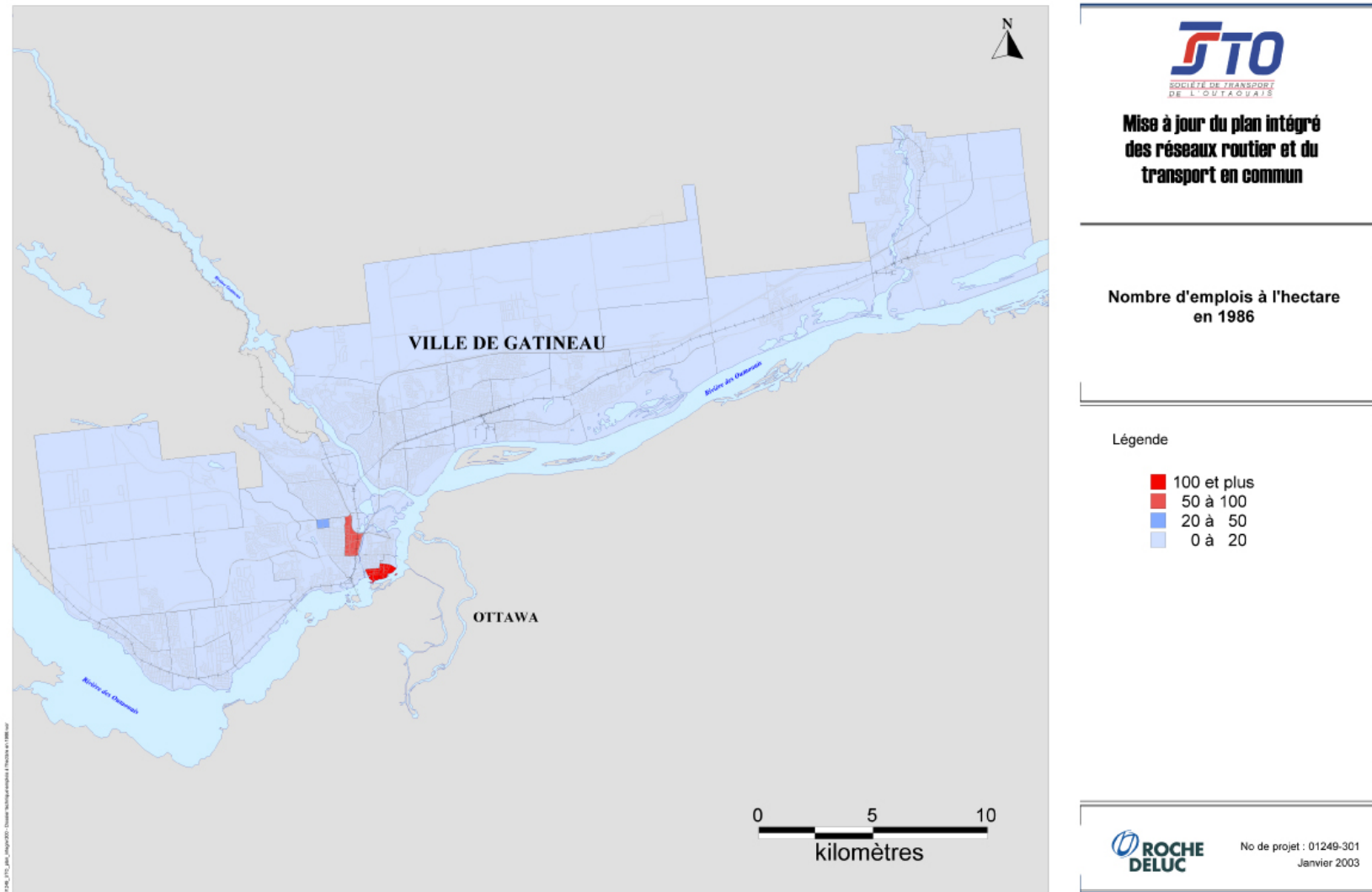


Figure 2.3 : Nombre d'emplois à l'hectare en 2002

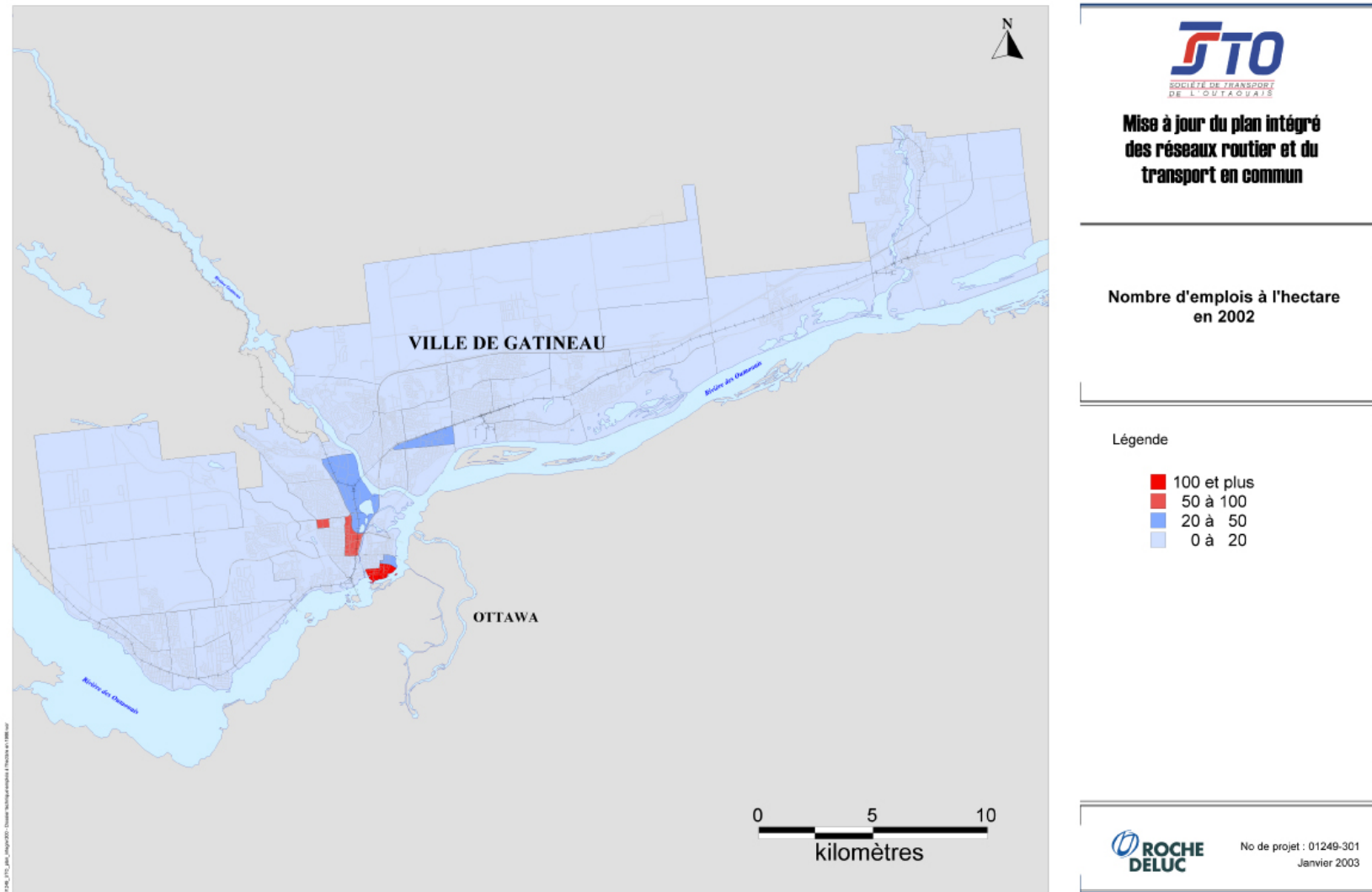
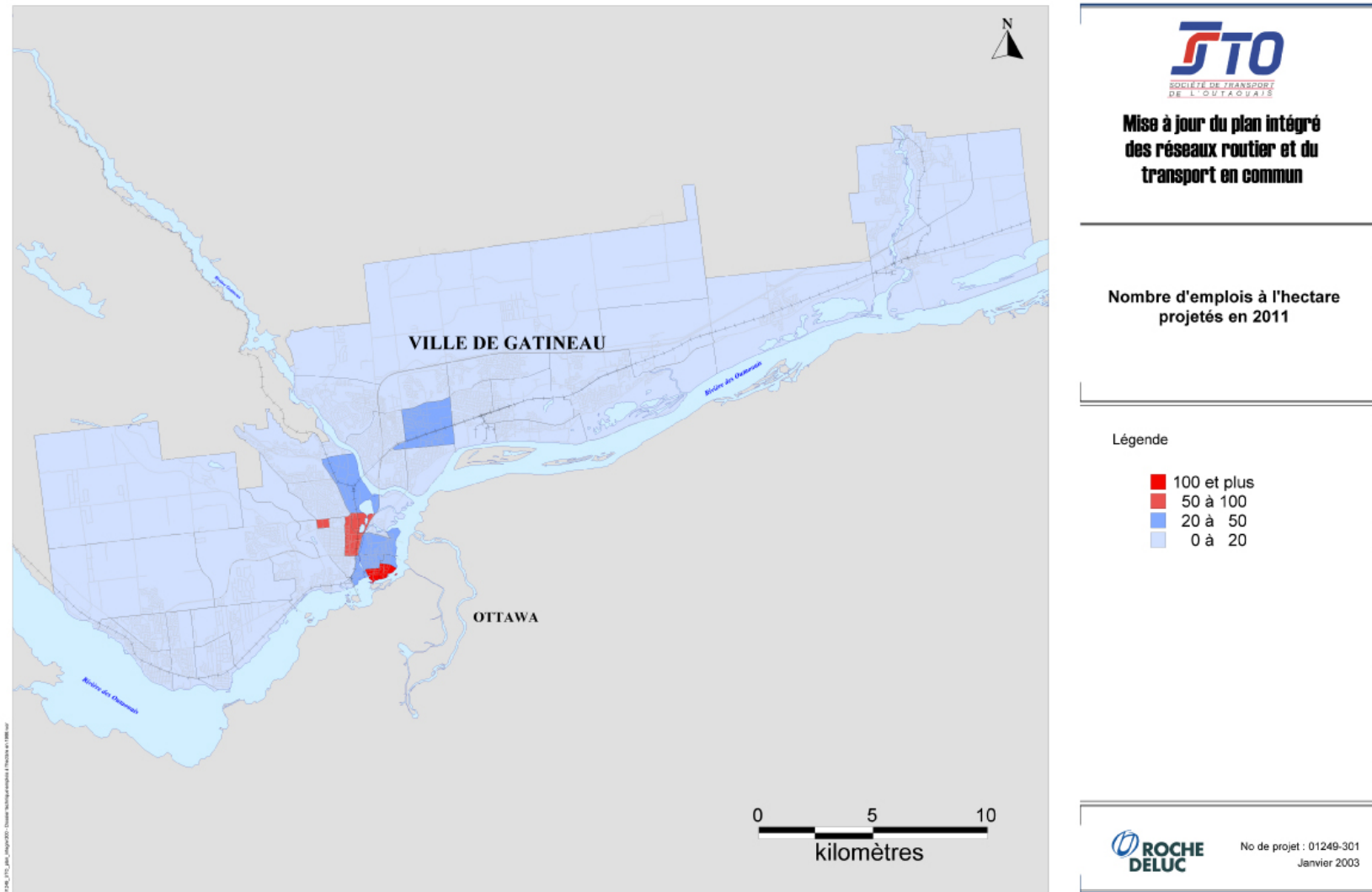




Figure 2.4 : Nombre d'emplois à l'hectare projetés en 2011



### 3.0 L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ

La présente section traite de l'évolution de la mobilité des résidents de l'Outaouais en fonction des résultats obtenus suite aux enquêtes origine-destination réalisées en 1986 et 1995. Pour l'instant, peu de données nous permettent de pousser l'analyse assez loin pour se faire une idée des tendances en matière de mobilité entre 1995 et aujourd'hui.

Les principaux thèmes abordés traitent notamment de la possession automobile, des caractéristiques des déplacements de la population durant la période de pointe du matin, de la répartition et des caractéristiques des déplacements de la clientèle de la STO ainsi que des lignes de désir de la population des deux côtés de la rivière des Outaouais.

#### 3.1 POSSESSION AUTOMOBILE

Le taux de possession automobile est un indicateur important qui peut en dire long sur la mobilité de la population, sur son niveau de captivité relativement au transport en commun et sur le pouvoir d'attraction du transport en commun sur la population en fonction du service offert. De manière générale, les données recueillies lors des enquêtes origine-destination de 1986 et de 1995 (voir tableaux 3.1.a et 3.1.b) permettent de faire un rapprochement entre le nombre de personnes et le nombre de véhicules par ménage : la possession automobile est proportionnelle au nombre de personnes par ménage. La localisation géographique de la population a également un effet sur la possession automobile. De fait, de par sa proximité avec les pôles de travail et avec les services de transport en commun, la possession automobile de la population de Hull est beaucoup moins élevée que celles d'Aylmer, Buckingham, Gatineau et Masson-Angers.

De façon générale, les données présentées aux tableaux 3.1.a et 3.1.b indiquent que la possession automobile est relativement comparable dans la RMOC et la Ville de Gatineau. En effet, la possession automobile, que ce soit du côté ontarien ou québécois, était de 1,3 véhicules par ménage en 1986 et en 1995. Des deux côtés de la rivière des Outaouais, le nombre de ménages n'ayant accès à aucun véhicule automobile oscillait entre 12% et 15,5 % et le nombre de ménage ayant accès à 1 ou 2 véhicules variaient entre 79,2% et 83,3%.

**Tableau 3.1 : Nombre d'automobiles par ménage (1986)**

Municipalité ou région	Population totale	Personnes par ménage	Autos par ménage (%)				Nombre moyen d'autos par ménage
			0	1	2	3+	
R.M.O.C.	809 598	2,7	14,0	51,0	29,0	6,0	1,3
Ville de Gatineau	186 512	2,8	12,0	54,0	29,0	5,0	1,3
Hull	57 722	2,4	20,0	57,0	20,0	4,0	1,1
Gatineau	81 244	3,1	9,0	54,0	32,0	6,0	1,4
Aylmer	28 976	3,2	4,0	51,0	40,0	5,0	1,5
Buckingham	8 820	2,8	11,0	54,0	31,0	4,0	1,3
Masson-Angers	4 842	3,0	3,0	44,0	48,0	4,0	1,6

Source : Enquête O-D 1986

Note : correspondance avec le tableau 3.10 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

**Tableau 3.2 : Nombre d'automobiles par ménage (1995)**

	Population totale	Personnes par ménage	Autos par ménage (%)				Nombre moyen d'autos par ménage
			0	1	2	3+	
R.M.O.C.	972 407	2,6	15,5	48,6	30,6	5,4	1,3
Ville de Gatineau	217 609	2,6	13,1	51,5	30,8	4,6	1,3
Hull	62 339	2,2	22,1	55,0	20,3	2,7	1,0
Gatineau	100 702	2,8	8,5	50,6	34,9	6,0	1,4
Aylmer	34 901	2,9	8,8	47,0	39,1	5,1	1,4
Buckingham	11 678	2,6	6,6	51,5	37,5	4,4	1,4
Masson-Angers	7 989	2,8	7,1	47,1	42,0	3,8	1,3

Source : Enquête O-D 1995

Note : correspondance avec le tableau 3.10 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

La comparaison des données présentées aux tableaux 3.1 et 3.2 nous permet de faire ressortir que les taux de possession automobile dans la RMOC et la Ville de Gatineau ont évolué de la même façon avec des augmentations respectives de 11% et 9% du nombre de ménages n'ayant accès à aucun véhicule, une diminution de 5% du nombre de ménages ayant un seul véhicule, une augmentation de 6% du nombre de ménages ayant deux véhicules et des diminutions respectives de 10% et 8% du nombre de ménages ayant trois véhicules ou plus.

Globalement, le taux de possession automobile sur le territoire de la Ville de Gatineau a connu une faible augmentation (1%). Les taux de possession automobile à Masson-Angers, Hull et Aylmer ont connu des baisses respectives de 18%, 7% et 6% alors qu'ils ont légèrement augmenté dans les deux autres villes.. La proportion de ménages n'ayant aucun véhicule a augmenté de 120% à Aylmer, de 137% à Masson-Angers et de 11% à Hull alors qu'elle a baissé de 40% à Buckingham. Sur l'ensemble du territoire de la Ville de Gatineau, elle a augmenté de 9%. La proportion de ménages possédant un seul véhicule a diminué de l'ordre de 4% à 8% dans l'ensemble des villes de l'Outaouais à l'exception de Masson-Angers où une augmentation de 7% a été enregistrée. Régionalement (Ville de Gatineau et RMOC), cette proportion a diminué de 5%. La proportion de ménages possédant deux véhicules a augmenté de 21% et 9% respectivement dans les villes de Buckingham et Hull alors qu'elle a diminué de 13% à Masson-Angers. Au sein de la Ville de Gatineau, elle a augmenté de 6%. Enfin, la proportion de ménages possédant 3 véhicules ou plus a diminué de 33% à Hull, a augmenté de 10% à Buckingham alors qu'elle a diminué de 8% sur l'ensemble du territoire de la Ville de Gatineau.

Malgré le fait qu'aucune enquête origine-destination n'ait été réalisée depuis 1995, des données provenant de Statistiques Canada et de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAQ) ont pu être utilisées pour estimer la possession automobile sur le territoire de la Ville de Gatineau en 1996 et 2001. Les données recueillies et calculées sont présentées au tableau 3.3. En comparant ces données, il peut être observé que le taux de possession automobile a diminué de 0,6% sur le territoire de la Ville de Gatineau. Les taux de possession automobile aux secteurs de Gatineau et Hull ont connu des baisses respectives de 1,5% et 2,5% alors qu'ils ont augmenté dans les trois autres secteurs. Dans cette période (1996-2001) le secteur de Masson-Angers a connu une importante augmentation du taux de possession automobile (18%).

**Tableau 3.3 : Nombre d'automobiles par ménage (2001)**

	Nombre de véhicules 1996 <sup>(1)</sup>	Nombre de ménages 1996 <sup>(2)</sup>	Nombre moyen d'autos par ménage (1996)	Nombre de véhicules 2001 <sup>(1)</sup>	Nombre de ménages 2001 <sup>(2)</sup>	Nombre moyen d'autos par ménage (2001)	Variation 1996-2001
<b>Buckingham</b>	5 312	4410	1,2	5 661	4 688	1,2	0,2%
<b>M-Angers</b>	3 397	2845	1,2	5 153	3 657	1,4	18,0%
<b>Gatineau</b>	46 927	36460	1,3	51 052	40 259	1,3	-1,5%
<b>Hull</b>	25 770	28440	0,9	28 559	32 189	0,9	-2,1%
<b>Aylmer</b>	15 415	11925	1,3	17 269	13 331	1,3	0,2%
<b>Ville de Gatineau</b>	96 822	84080	1,2	107 694	94 124	1,1	-0,6%

(1) Société de l'assurance automobile du Québec : Nombre de véhicules immatriculés en 1996 et 2001

(2) Statistiques Canada : Population au recensement de 1996 et 2001

Malgré le fait que les données de 2001 ne permettent pas de déterminer de manière aussi fiable la possession automobile qu'en 1986 et 1995, on peut affirmer que les taux de possession automobile ne suivent pas les tendances désirées ou anticipées. En effet, l'efficacité des méthodes de gestion de la demande et l'accroissement de l'utilisation du transport collectif devraient se refléter par une diminution du nombre de véhicules par ménage. Or, les données nous permettant de quantifier l'évolution de la possession automobile dans l'Outaouais entre 1996 et 2001 ne permettent pas de statuer sur une amélioration des méthodes de gestion de la demande et sur l'augmentation de l'utilisation des transports collectifs.

### Mode de transport pour se rendre au travail

Selon les recensements de Statistique Canada sur les déplacements réalisés pour le motif travail, le nombre de déplacements a augmenté de l'ordre de 15% entre 1996 et 2001 sur l'ensemble du territoire de la Ville de Gatineau. Les secteurs qui ont présenté les plus fortes augmentations sont Masson-Angers et Hull (voir tableaux qui suivent).

Sur l'ensemble du territoire, la proportion des déplacements réalisés entre 1996 et 2001 en automobile en tant que conducteur a augmenté de 11%. Cette augmentation est légère relativement faible comparativement à l'augmentation connue par les autres modes comme le transport en commun (+ 24%) ou les déplacements à pied (+ 44%) ou à bicyclette (+ 50%).

Les secteurs ayant enregistré les plus hautes augmentations en matière de déplacements en transport en commun sont Masson-Angers (127 %), suivi de Buckingham (124 %) et Hull (46%).

**Tableau 3.4 : Mode de transport au travail 1996**

	Tous les modes	Automobile, camion, fourgonnette (conducteur)	Automobile, camion, fourgonnette (passager)	Transport en commun	À pied ou à bicyclette	Moto, taxi et autre moyen
<b>Aylmer</b>	15630	10730	1480	2555	805	60
<b>Buckingham</b>	4580	3555	460	170	355	40
<b>Gatineau</b>	47860	35650	5225	4970	1720	295
<b>Hull</b>	28430	18370	2410	4620	2875	155
<b>Masson-Angers</b>	3605	2870	420	150	155	10
<b>Ville de Gatineau</b>	100190	71175	9995	12465	5955	600

Source: Statistiques Canada, Recensement de 1996

**Tableau 3.5 : Mode de transport au travail 2001**

	Tous les modes	Automobile, camion, fourgonnette (conducteur)	Automobile, camion, fourgonnette (passager)	Transport en commun	À pied ou à bicyclette	Moto, taxi et autre moyen
<b>Aylmer</b>	18055	11940	1685	3180	1160	90
<b>Buckingham</b>	5240	3945	545	380	335	35
<b>Gatineau</b>	53250	38 745	5 000	7 140	2 140	225
<b>Hull</b>	34085	20 785	2 355	6 740	3 930	275
<b>Masson-Angers</b>	4790	3760	450	340	230	10
<b>Ville de Gatineau</b>	115420	79175	10035	17780	7795	635

Source : Statistiques Canada : Recensement de 2001

**Tableau 3.6 : Écart et variation du mode de transport au travail (1996-2001)**

	Tous les modes		Automobile, Camion, fourgonnette (conducteur)		Automobile, camion, fourgonnette (passager)		Transport en commun		À pied ou à bicyclette		Moto, taxi et autre moyen	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
<b>Aylmer</b>	2425	16%	1210	11%	205	14%	625	24%	355	44%	30	50%
<b>Buckingham</b>	660	14%	390	11%	85	18%	210	124%	-20	-6%	-5	-13%
<b>Gatineau</b>	5390	11%	3095	9%	-225	-4%	2170	44%	420	24%	-70	-24%
<b>Hull</b>	5655	20%	2415	13%	-55	-2%	2120	46%	1055	37%	120	77%
<b>Masson-Angers</b>	1185	33%	890	31%	30	7%	190	127%	75	48%	0	0%
<b>Ville de Gatineau</b>	15230	15%	8000	11%	40	0%	5315	43%	1840	31%	35	6%

(1) = Écart - (2) = Variation

## 3.2 CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS

La présente section résume, à partir des données recueillies lors des enquêtes origine-destination de 1986 et de 1995, les caractéristiques de déplacements de la population de l'Outaouais urbain durant la période de pointe du matin selon les motifs de déplacement et les modes de déplacements utilisés.

En 1986, les données recueillies (voir tableau 3.3) démontrent notamment que le nombre de déplacements réalisés du côté de la RMOC est 5 fois plus important que celui enregistré du côté de la Ville de Gatineau. Les proportions relatives aux différents modes de déplacements sont sensiblement les mêmes des deux côtés de la rivière des Outaouais. L'utilisation de l'automobile, au détriment du transport en commun, est plus important du côté de la Ville de Gatineau.

La proportion des déplacements originant d'un des secteurs de la Ville de Gatineau, dont le motif est le travail ou les études, varie entre 77% (Buckingham) et 89% (Masson-Angers). Cette proportion varie entre 68% (Buckingham) et 88% (Masson-Angers) pour les déplacements se destinant vers un des secteurs de la Ville de Gatineau. Le mode de transport le plus utilisé est l'automobile avec 64% (Aylmer) à 68% (Gatineau) des déplacements originant d'une des villes de l'Outaouais et avec 57% (Aylmer) à 80% (Masson-Angers) des déplacements se destinant vers une des villes québécoises. Seulement 4% des déplacements originant de Buckingham se font en transport en commun alors que 12% à 18% des déplacements originant des autres villes se font selon ce mode de transport. Le transport en commun est utilisé pour la réalisation de 26% des déplacements se destinant vers Hull alors que seulement 1% à 6% des déplacements à destination des autres villes se font selon ce mode de transport (voir tableau 3.3).

Les données provenant de l'enquête origine-destination de 1995 (voir tableau 3.4) démontrent quant à elles que le nombre de déplacements réalisé du côté de la RMOC demeure toujours plus important que celui enregistré du côté de la Ville de Gatineau. Les proportions relatives aux différents modes de déplacements demeurent sensiblement les mêmes des deux côtés de la rivière des Outaouais. Les taux d'utilisation de l'automobile sont pratiquement semblables sur les territoires de la RMOC et de la Ville de Gatineau.

La proportion des déplacements originant d'un des secteurs de la Ville de Gatineau, dont le motif est le travail ou les études, varient entre 77% (Gatineau) et 81% (Buckingham) des déplacements originant d'un des secteurs de la Ville de Gatineau. Cette proportion varie entre 67% (Gatineau) et 83% (Hull) pour les déplacements se destinant vers un des secteurs de la Ville de Gatineau. Comme en 1986, le mode de transport le plus utilisé est l'automobile avec 63% (Aylmer) à 77% (Masson-Angers) des déplacements originant d'un des secteurs de l'Outaouais et avec 58% (Aylmer) à 82% (Masson-Angers) des déplacements se destinant vers un des secteurs de la Ville de Gatineau. Seulement 2% des déplacements originant du secteur Buckingham se font en transport en commun alors que 5% à 13% des déplacements originant des autres secteurs se font selon ce mode de transport. Le transport en commun est utilisé pour la réalisation de 18% des déplacements se destinant vers le secteur Hull alors qu'aussi peu que 0% à 3% des déplacements à destination des autres secteurs se font selon ce mode de transport.

**Tableau 3.7 : Synthèse des caractéristiques des déplacements en 1986**  
(Période de pointe du matin 6h à 9h)

Municipalité ou région	O/D	Total des déplacements	MOTIFS (%)			MODES (%)		
			Travail	Études	Autres	Auto	TC	Autres
R.M.O.C.	O	517 400	59%	24%	17%	59%	22%	18%
	D	513 050	59%	24%	17%	59%	22%	18%
Ville de Gatineau	O	107 250	56%	25%	19%	67%	14%	19%
	D	96 250	54%	27%	19%	62%	17%	22%
Hull	O	34 750	61%	21%	18%	67%	18%	14%
	D	55 750	67%	19%	14%	63%	26%	12%
Gatineau	O	44 500	54%	27%	19%	68%	12%	20%
	D	24 750	37%	40%	24%	60%	6%	34%
Aylmer	O	17 550	52%	27%	22%	64%	16%	21%
	D	8 750	31%	38%	30%	57%	5%	38%
Buckingham	O	5 650	53%	24%	23%	65%	4%	31%
	D	5 100	41%	27%	32%	63%	1%	37%
Masson-Angers	O	2 200	62%	26%	11%	66%	12%	22%
	D	1 050	54%	35%	12%	80%	4%	16%

Source : Enquête OD 1986

Note : correspondance avec le tableau 3.15 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

**Tableau 3.8 : Synthèse des caractéristiques des déplacements en 1995**  
(Période de pointe du matin 6h à 9h)

Municipalité ou région	O/D	Total des déplacements	MOTIFS (%)			MODES (%)		
			Travail	Études	Autres	Auto	TC	Autres
R.M.O.C.	O	531 224	55%	24%	21%	66%	16%	19%
	D	524 741	55%	24%	21%	65%	16%	19%
Ville de Gatineau	O	119 143	54%	24%	21%	72%	10%	18%
	D	102 566	47%	29%	24%	66%	11%	23%
Hull	O	35 115	60%	20%	20%	72%	13%	15%
	D	54 086	62%	21%	17%	68%	18%	14%
Gatineau	O	54 431	53%	24%	23%	74%	8%	17%
	D	32 988	30%	37%	33%	66%	3%	31%
Aylmer	O	20 402	49%	31%	20%	63%	13%	23%
	D	9 205	27%	43%	31%	58%	1%	41%
Buckingham	O	5 706	52%	29%	19%	73%	2%	25%
	D	4 468	36%	41%	23%	59%	1%	40%
Masson-Angers	O	3 489	54%	24%	22%	77%	5%	18%
	D	1 819	53%	18%	29%	82%	0%	18%

Source : Enquête OD 1995

Note : correspondance avec le tableau 3.15 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

En comparant les données de 1986 et de 1995 relatives aux caractéristiques des déplacements de la population durant la période de pointe du matin, il est possible de remarquer que le nombre de déplacements a augmenté sur le territoire de la Ville de Gatineau. Une augmentation semblable est également observable dans la RMOC. Du côté de la Ville de Gatineau, une plus forte augmentation des déplacements est observable au secteur Masson-Angers (augmentation de 59% en origine et de 73% en destination) et au secteur Gatineau (augmentation de 22% en origine et de 33% en destination).

Globalement, la proportion des déplacements, dont le motif principal est le travail, a diminué sur

l'ensemble du territoire (diminution plus marquée pour les déplacements originant du secteur Masson-Angers et pour les déplacements se destinant vers le secteur Gatineau). Une diminution marquée de la proportion des déplacements ayant pour motif les études et originant du secteur Masson-Angers (48%) a été sentie alors qu'une augmentation substantielle du même type de déplacements se destinant vers le secteur Buckingham (51%) a été observée. La proportion des déplacements réalisés en automobile a augmentée (7% en origine et en destination) et la proportion de déplacements réalisés en transport en commun a diminué sur l'ensemble du territoire de la Ville de Gatineau (26% en origine et 36% en destination), notamment pour les déplacements originant des secteurs Buckingham et Masson-Angers (49% et 58%) et se destinant vers les secteurs Aylmer et Masson-Angers (82% et 100%).

### **3.3 RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUN SELON L'ÂGE ET LE SEXE**

Les répartitions des déplacements de la clientèle de la STO selon l'âge et le sexe, réalisées à l'aide des données de l'enquête origine-destination de 1986 et 1995 (voir tableaux 3.9 et 3.10), permettent d'obtenir un profil clair des usagers et d'identifier les clientèles cibles.

Les données de 1986 permettent d'observer que 73% des usagers de la STO vivant sur le territoire de la Ville de Gatineau sont âgés entre 15 et 44 ans (de ce nombre, 50% sont âgés entre 15 et 24 ans et 63% sont des femmes), que 62% des usagers de la STO vivant dans la Ville de Gatineau sont des femmes et qu'à elles seules, les femmes âgées entre 15 et 24 ans représentent près du quart de la clientèle de la STO.

Les données de 1995 permettent d'affirmer que 72% des usagers de la STO vivant sur le territoire de la Ville de Gatineau sont âgés entre 15 et 44 ans (de ce nombre, 45% sont âgés entre 15 et 24 ans et 58% sont des femmes), que 58% des usagers de la STO vivant dans la Ville de Gatineau sont des femmes et qu'à elle seules, les femmes âgées entre 15 et 24 ans représentent 17% de la clientèle de la STO.

La comparaison des données colligées lors des deux enquêtes origine-destination nous permet de souligner que la proportion d'hommes utilisant le transport en commun sur le territoire de la Ville de Gatineau a augmenté de 11%, que les proportions des trois cohortes d'âges regroupant les personnes âgées entre 10 et 34 ans ont généralement diminué sur le territoire de la Ville de Gatineau, que les proportions des deux cohortes d'âges regroupant les personnes âgées entre 35 et 54 ans ont généralement augmenté sur le territoire de la Ville de Gatineau et que les proportions de personnes âgées entre 55 et 64 ans utilisant le transport en commun ont généralement diminué alors que celles des personnes âgées de plus de 65 ans ont augmenté.



**Tableau 3.9 : Répartition des déplacements de la STO selon l'âge et le sexe des usagers (1986)**

Municipalité ou région	Sexe	Répartition selon l'âge (%)							
		Tout âge	5-14	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65 +
VILLE DE GATINEAU	H	38	3,0	13,0	7,0	7,0	4,0	3,0	1,0
	F	62	5,0	24,0	12,0	10,0	5,0	5,0	2,0
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>7,0</b>	<b>37,0</b>	<b>19,0</b>	<b>17,0</b>	<b>10,0</b>	<b>7,0</b>	<b>3,0</b>
M.R.O.C.	H	46	-	5,0	7,0	12,0	10,0	11,0	-
	F	54	-	6,0	12,0	13,0	12,0	10,0	-
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>1,0</b>	<b>11,0</b>	<b>19,0</b>	<b>25,0</b>	<b>22,0</b>	<b>21,0</b>	<b>1,0</b>
Hull	H	37	3,0	15,0	6,0	5,0	2,0	4,0	2,0
	F	63	5,0	22,5	12,0	10,0	4,0	7,0	2,0
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>8,0</b>	<b>37,5</b>	<b>18,0</b>	<b>15,0</b>	<b>6,0</b>	<b>11,0</b>	<b>4,0</b>
Gatineau <sup>(1)</sup>	H	33	0,9	10,8	6,2	9,4	4,4	0,8	0,8
	F	67	3,4	28,1	13,6	8,6	6,6	2,9	3,4
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>4,4</b>	<b>38,9</b>	<b>19,8</b>	<b>18,0</b>	<b>11,0</b>	<b>3,7</b>	<b>4,2</b>
Aylmer	H	43	6,0	9,0	10,0	7,0	8,0	3,0	0,0
	F	57	7,0	22,0	9,0	9,0	5,0	5,0	0,0
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>13,0</b>	<b>31,0</b>	<b>19,0</b>	<b>16,0</b>	<b>13,0</b>	<b>8,0</b>	<b>0,0</b>

Source : Enquête OD 1986

(1) Ces données sont tirées de l'enquête OD 1986 et comprennent les territoires de Buckingham, Masson-Angers et Cantley

Note : correspondance avec le tableau 3.16 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

**Tableau 3.10 : Répartition des déplacements de la STO selon l'âge et le sexe des usagers (1995)**

Municipalité ou région	Sexe	Répartition selon l'âge (%)							
		Tout âge	10-14	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65 +
Ville de Gatineau	H	42	3,3	15,4	7,0	8,5	5,5	1,5	1,1
	F	58	2,8	17,4	11,0	13,1	7,3	2,5	3,6
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>6,1</b>	<b>32,8</b>	<b>18,0</b>	<b>21,6</b>	<b>12,8</b>	<b>4,0</b>	<b>4,7</b>
M.R.O.C.	H	46	0,3	6,2	9,1	12,9	13,3	3,3	0,8
	F	54	0,1	9,2	11,2	16,4	12,1	3,2	2,0
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>0,4</b>	<b>15,4</b>	<b>20,3</b>	<b>29,2</b>	<b>25,4</b>	<b>6,5</b>	<b>2,8</b>
Hull	H	44	5,3	16,8	8,0	5,0	4,6	1,5	2,6
	F	56	3,1	17,1	10,3	10,5	5,8	3,3	6,2
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>8,4</b>	<b>33,9</b>	<b>18,3</b>	<b>15,5</b>	<b>10,4</b>	<b>4,8</b>	<b>8,8</b>
Gatineau <sup>(1)</sup>	H	41	1,2	13,5	7,3	11,2	6,0	1,4	0,0
	F	59	2,4	16,3	12,9	15,3	8,6	2,0	1,8
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>3,6</b>	<b>29,8</b>	<b>20,2</b>	<b>26,5</b>	<b>14,6</b>	<b>3,4</b>	<b>1,8</b>
Aylmer	H	42	2,5	15,8	4,4	11,2	6,8	1,7	0,0
	F	58	2,9	19,8	9,1	14,7	8,2	1,7	1,3
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>5,4</b>	<b>35,6</b>	<b>13,5</b>	<b>25,9</b>	<b>15,0</b>	<b>3,4</b>	<b>1,3</b>

Source : Enquête OD 1995

(1) Ces données sont tirées de l'enquête OD 1986 et comprennent les territoires de Buckingham, Masson-Angers et Cantley

Note : correspondance avec le tableau 3.16 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

### 3.4 CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUN

La présente section trace un portrait, à partir des données recueillies lors des enquêtes origine-destination de 1986 et de 1995, des caractéristiques de déplacements de la clientèle de la STO pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

En 1986, durant la période de pointe du matin, les données recueillies (voir tableau 3.11) démontrent que la grande majorité des déplacements en transport en commun originent (77%) et se destinent (95%) vers les villes de Hull et de Gatineau et que 48% de la clientèle de la STO se destine vers Hull pour le motif travail. Le travail constitue le principal motif de déplacement de la clientèle de la STO provenant de la Ville de Gatineau (63%) alors que le motif études représente 32% des déplacements. La proportion des déplacements provenant des secteurs Buckingham et de Masson-Angers pour le motif travail est très élevée (77% et 81%) alors qu'elle atteint son plus bas niveau au secteur Hull (59%).

Les résultats de l'enquête origine-destination de 1995 (voir tableau 3.4.b) indiquent également que la grande majorité des déplacements en transport en commun originent (75%) et se destinent (99%) vers les secteurs Hull et Gatineau et que 51% de la clientèle de la STO se destine vers le secteur Hull pour le motif travail. Le travail constitue toujours le principal motif de déplacement de la clientèle de la STO provenant de la Ville de Gatineau (60%) alors que le motif études représente 37% des déplacements. Tous les déplacements provenant du secteur Buckingham ont pour motif le travail alors que cette proportion atteint son plus bas niveau au secteur Masson-Angers (37%).

**Tableau 3.11 : Synthèse des caractéristiques des déplacements effectués avec la STO (Période de pointe du matin 6h à 9h, 1986)**

Municipalité ou région	O/D	Total des déplacements	Motifs (%)		
			Travail	Études	Autres
Ville de Gatineau <sup>(1)</sup>	O	14 250	63%	32%	5%
	D	9 900	55%	42%	3%
Hull	O	5850	59%	34%	7%
	D	8000	59%	39%	2%
Gatineau	O	5150	63%	31%	6%
	D	1450	40%	50%	10%
Aylmer	O	2650	69%	29%	2%
	D	350	27%	63%	10%
Buckingham	O	200	77%	23%	0%
	D	50	100%	0%	0%
Masson-Angers	O	250	81%	19%	0%
	D	30	0%	100%	0%

Source : Enquête OD 1986

(1) Comprend tous les déplacements réalisés dans l'ensemble des secteurs desservis par la S.T.O

Note : correspondance avec le tableau 3.19 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

**Tableau 3.12 : Synthèse des caractéristiques des déplacements effectués avec la STO (Période de pointe du matin 6h à 9h, 1995)**

Municipalité ou région	O/D	Total des déplacements	Motifs (%)		
			Travail	Études	Autres
Ville de Gatineau <sup>(1)</sup>	O	12 499	60%	37%	3%
	D	11 237	60%	36%	4%
Hull	O	4 724	50%	47%	3%
	D	9 970	64%	33%	3%
Gatineau	O	4 603	67%	28%	4%
	D	1 133	23%	63%	14%
Aylmer	O	2 724	64%	34%	2%
	D	84	51%	0%	49%
Buckingham	O	116	100%	0%	0%
	D	45	0%	100%	0%
Masson-Angers	O	175	37%	63%	0%
	D	0	0%	0%	0%

Source : Enquête OD 1995

(1) Comprend tous les déplacements réalisés dans l'ensemble des secteurs desservis par la S.T.O

Note : correspondance avec le tableau 3.19 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

La comparaison des résultats des enquêtes origine-destination fait ressortir que, pour les mouvements originant de la Ville de Gatineau, une diminution de 12% des déplacements a été observée entre 1986 et 1995. Les diminutions majeures ont été enregistrées aux secteurs Buckingham et Masson-Angers. La proportion de déplacements réalisés pour le motif travail a globalement diminué de 5% alors que la proportion des déplacements pour les études a augmenté de 15%. C'est au secteur Masson-Angers que la diminution la plus importante de la proportion de déplacements réalisés pour le motif travail a été enregistrée (54%) et au secteur Buckingham que l'augmentation de la proportion des déplacements pour le motif études a été la plus importante.

En ce qui concerne les mouvements ayant comme destination la Ville de Gatineau, une augmentation de 14% des déplacements a été observée. Une augmentation de 25% des déplacements a été observée sur le territoire du secteur Hull alors que des diminutions variant entre 10 et 100% ont été enregistrées partout ailleurs. Contrairement aux déplacements originant de la Ville de Gatineau, la proportion des déplacements se destinant vers la Ville de Gatineau pour le motif travail a augmenté de 9% alors que la proportion des déplacements pour les études a diminué de 15%. C'est au secteur Aylmer que l'augmentation la plus importante de la proportion de déplacements réalisés pour le motif travail a été enregistrée (90%) et également au secteur Aylmer que la diminution de la proportion des déplacements pour le motif études a été la plus importante (100%).

### 3.5 LIGNES DE DÉSIR

Une ligne de désir représente le nombre de déplacements entre deux endroits donnés. Les matrices développées à partir des données recueillies peuvent être utilisées pour évaluer la distribution spatiale de la demande de déplacements entre une paire de zones durant une période donnée. Le nombre de déplacements relié à chaque paire de zones représente donc les « lignes de désir » de la population de la région.

Les données dont il est question dans la présente section proviennent des résultats des enquêtes origine-destination réalisés dans la région de la capitale nationale. Étant donné l'absence de données permettant l'élaboration de matrices de déplacement plus récentes que celles de 1995, la présente section traite des lignes de désir de la population de l'Outaouais pour les années 1986 et 1995 durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi.

### **3.5.1 HEURE DE POINTE DU MATIN**

En 1986 (voir tableau 3.13), le nombre total de déplacements générés sur le territoire de l'Outaouais représente environ 25 % des déplacements générés sur le territoire d'Ottawa (41 600 contre 163 800). Ces déplacements représentent environ 20% de l'ensemble des déplacements effectués dans la région. La part modale du transport en commun pour les déplacements générés dans l'Outaouais (17 %) est nettement inférieure à celle des déplacements originant d'Ottawa (31 %). En ce qui concerne les déplacements internes en Outaouais et sur le territoire de la MROC, ceux-ci se chiffrent respectivement à 27 700 et 155 800 déplacements. Les parts modales des déplacements internes sont de 15 % du côté québécois et de 31 % du côté ontarien. On compte 13 600 déplacements interprovinciaux en provenance de l'Outaouais et 8 100 déplacements en provenance d'Ottawa-Carleton. La part modale du transport en commun est de 20 % en provenance de l'Outaouais et de 36 % en provenance d'Ottawa. Le centre-ville de Hull attire 6 000 et 5 700 déplacements provenant respectivement de l'Outaouais et d'Ottawa. La part modale du transport en commun est de 24 % pour les déplacements provenant de l'Outaouais et de 48 % pour les déplacements provenant d'Ottawa. De son côté, le centre-ville d'Ottawa attire un total de 35 300 déplacements (5 200 du Québec et 30 100 de l'Ontario) et la part modale du transport en commun est de l'ordre de 39 % pour les déplacements en provenance de l'Outaouais et de 56 % pour les déplacements en provenance de la MROC.

En 1995 (voir tableau 3.14), la proportion du nombre de déplacements générés sur le territoire de l'Outaouais augmente un peu par rapport à celle de 1986 puisqu'elle représente environ 35 % des déplacements générés sur le territoire d'Ottawa (64 800 contre 186 100). Ces déplacements représentent environ 26% de l'ensemble des déplacements effectués dans la région. Malgré une nette diminution de la part modale du transport en commun pour les déplacements originant d'Ottawa (19 %), celle des déplacements provenant de l'Outaouais (10 %) demeure inférieure. En ce qui concerne les déplacements internes en Outaouais ceux-ci ont augmenté de 76 % alors qu'ils ont augmenté de l'ordre de 15 % à Ottawa. Les parts modales des déplacements internes sont de 8 % du côté québécois et de 19 % du côté ontarien. On compte 15 950 déplacements interprovinciaux en provenance de l'Outaouais et 7 200 déplacements en provenance d'Ottawa-Carleton. La part modale du transport en commun est de 15 % en provenance de l'Outaouais et de 26 % en provenance d'Ottawa. Le centre-ville de Hull attire 7 800 et 5 100 déplacements provenant respectivement de l'Outaouais et d'Ottawa. La part modale du transport en commun est de 19 % pour les déplacements provenant de l'Outaouais et de 34 % pour les déplacements provenant d'Ottawa. En contrepartie, le centre-ville d'Ottawa attire un total de 35 300 déplacements (5 400 du Québec et 25 000 de l'Ontario) et la part modale du transport en commun est de l'ordre de 28 % pour les déplacements en provenance de l'Outaouais et de 40 % pour les déplacements en provenance de la MROC.

### **3.5.2 HEURE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI**

En 1986 (voir tableau 3.15), le nombre total de déplacements se destinant vers le territoire de l'Outaouais représente environ 28 % des déplacements se destinant vers le territoire d'Ottawa (46 500 contre 165 400). Ces déplacements représentent environ 22 % de l'ensemble des déplacements effectués dans la région. La part modale du transport en commun pour les déplacements se destinant vers l'Outaouais (14 %) est inférieure à celle des déplacements se destinant vers Ottawa (24 %). En ce qui concerne les déplacements internes en Outaouais et sur le territoire de la MROC, ceux-ci se chiffrent respectivement à 30 600 et 154 500 déplacements. Les parts modales des déplacements internes sont de 9 % du côté québécois et de 24 % du côté ontarien. On compte 15 900 déplacements interprovinciaux se destinant vers l'Outaouais et 10 900 déplacements se destinant vers Ottawa-Carleton. La part modale du transport en commun est de 24 % vers l'Outaouais et de 42 % vers Ottawa. Le centre-ville de Hull génère 6 500 et 7 200 déplacements se destinant respectivement vers l'Outaouais et Ottawa. La part modale du transport en commun est de 17 % pour les déplacements se destinant vers Outaouais et de 54 % pour les déplacements se destinant vers Ottawa. De son côté, le centre-ville d'Ottawa génère un total de 31 200 déplacements (5 600 vers le Québec et 25 600 vers l'Ontario) et la part modale du transport en commun est de l'ordre de 46 % pour les déplacements vers l'Outaouais et de 58 % pour les déplacements vers la MROC.

En 1995 (voir tableau 3.16), la proportion du nombre de déplacements vers le territoire de l'Outaouais est supérieure à celle de 1986 puisqu'elle représente environ 38 % des déplacements produits sur le territoire d'Ottawa (63 000 contre 166 600). Ces déplacements représentent environ 27 % de l'ensemble des déplacements effectués dans la région. La part modale du transport en commun pour les déplacements se destinant vers l'Outaouais (9 %) est inférieure à celle des déplacements se destinant vers Ottawa (18 %). En ce qui concerne les déplacements internes en Outaouais ceux-ci ont augmenté de 61 % alors qu'ils ont augmenté de seulement 4 % à Ottawa. Les parts modales des déplacements internes sont de 7 % du côté québécois et de 18 % du côté ontarien. On compte 13 600 déplacements interprovinciaux se destinant vers l'Outaouais et 5 200 déplacements se destinant vers Ottawa-Carleton. À l'inverse de l'heure de pointe du matin, la part modale du transport en commun est de 15 % en direction de l'Outaouais et de 26 % en direction d'Ottawa. Le centre-ville de Hull génère 6 300 et 2 750 déplacements se destinant respectivement vers l'Outaouais et Ottawa. La part modale du transport en commun est de 17 % pour les déplacements en direction de l'Outaouais et de 41 % pour les déplacements en direction d'Ottawa. De son côté, le centre-ville d'Ottawa génère un total de 20 250 déplacements (4 100 vers le Québec et 16 150 vers l'Ontario) et la part modale du transport en commun est de l'ordre de 32 % pour les déplacements en direction de l'Outaouais et de 43 % pour les déplacements en direction de la MROC.

**Tableau 3.13 : Matrices déplacements - Heure de pointe du matin (1986)**

1) mode automobile

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1- ouest	1 622	1 149	785	84	3 640	804	1 780	2 584	<b>6 224</b>
2- c.v. Hull	0	768	852	206	1 826	293	472	765	<b>2 591</b>
3- centre	416	1 490	4 405	831	7 142	841	2 064	2 905	<b>10 047</b>
4- est	246	1 162	2 291	7 200	10 899	1 233	3 648	4 881	<b>15 780</b>
<b>Québec</b>	<b>2 284</b>	<b>4 569</b>	<b>8 333</b>	<b>8 321</b>	<b>23 507</b>	<b>3 171</b>	<b>7 964</b>	<b>11 135</b>	<b>34 642</b>
5- c.v. Ott.	41	306	149	63	559	824	2 555	3 379	<b>3 938</b>
6- sud	198	2 667	1 299	467	4 631	12 485	91 649	104 134	<b>108 765</b>
<b>Ontario</b>	<b>239</b>	<b>2 973</b>	<b>1 448</b>	<b>530</b>	<b>5 190</b>	<b>13 309</b>	<b>94 204</b>	<b>107 513</b>	<b>112 703</b>
<b>Total</b>	<b>2 523</b>	<b>7 542</b>	<b>9 781</b>	<b>8 851</b>	<b>28 697</b>	<b>16 480</b>	<b>102 168</b>	<b>118 648</b>	<b>147 345</b>

2) mode transport en commun

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1- ouest	281	413	39	0	733	488	263	751	1 484
2- c.v. Hull	0	41	248	0	289	127	99	226	515
3- centre	0	653	1 423	117	2 193	759	133	892	3 085
4- est	0	333	219	451	1 003	632	226	858	1 861
<b>Québec</b>	<b>281</b>	<b>1 440</b>	<b>1 929</b>	<b>568</b>	<b>4 218</b>	<b>2 006</b>	<b>721</b>	<b>2 727</b>	<b>6 945</b>
5- c.v. Ott.	0	206	0	0	206	538	819	1 357	1 563
6- sud	0	2 556	63	51	2 670	16 271	30 601	46 872	49 542
<b>Ontario</b>	<b>0</b>	<b>2 762</b>	<b>63</b>	<b>51</b>	<b>2 876</b>	<b>16 809</b>	<b>31 420</b>	<b>48 229</b>	<b>51 105</b>
<b>Total</b>	<b>281</b>	<b>4 202</b>	<b>1 992</b>	<b>619</b>	<b>7 094</b>	<b>18 815</b>	<b>32 141</b>	<b>50 956</b>	<b>58 050</b>

3) tous modes

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1- ouest	1 903	1 562	824	84	4 373	1 292	2 043	3 335	7 708
2- c.v. Hull	0	809	1 100	206	2 115	420	571	991	3 106
3- centre	416	2 143	5 828	948	9 335	1 600	2 197	3 797	13 132
4- est	246	1 495	2 510	7 651	11 902	1 865	3 874	5 739	17 641
<b>Québec</b>	<b>2 565</b>	<b>6 009</b>	<b>10 262</b>	<b>8 889</b>	<b>27 725</b>	<b>5 177</b>	<b>8 685</b>	<b>13 562</b>	<b>41 587</b>
5- c.v. Ott.	41	512	149	63	765	1 362	3 374	4 736	5 501
6- sud	198	5 223	1 362	518	7 301	28 756	122 250	151 006	158 307
<b>Ontario</b>	<b>239</b>	<b>5 735</b>	<b>1 511</b>	<b>581</b>	<b>8 066</b>	<b>30 118</b>	<b>125 624</b>	<b>155 742</b>	<b>163 808</b>
<b>Total</b>	<b>2 804</b>	<b>11 744</b>	<b>11 773</b>	<b>9 470</b>	<b>35 791</b>	<b>35 295</b>	<b>134 309</b>	<b>169 604</b>	<b>205 395</b>

4) part modale du transport en commun (%)

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1- ouest	15%	26%	5%	0%	17%	38%	13%	23%	19%
2- c.v. Hull	---	5%	23%	0%	14%	30%	17%	23%	17%
3- centre	0%	30%	24%	12%	23%	47%	6%	23%	23%
4- est	0%	22%	9%	6%	8%	34%	6%	15%	11%
<b>Québec</b>	<b>11%</b>	<b>24%</b>	<b>19%</b>	<b>6%</b>	<b>15%</b>	<b>39%</b>	<b>8%</b>	<b>20%</b>	<b>17%</b>
5- c.v. Ott.	0%	40%	0%	0%	27%	40%	24%	29%	28%
6- sud	0%	49%	5%	10%	37%	57%	25%	31%	31%
<b>Ontario</b>	<b>0%</b>	<b>48%</b>	<b>4%</b>	<b>9%</b>	<b>36%</b>	<b>56%</b>	<b>25%</b>	<b>31%</b>	<b>31%</b>
<b>Total</b>	<b>10%</b>	<b>36%</b>	<b>17%</b>	<b>7%</b>	<b>20%</b>	<b>53%</b>	<b>24%</b>	<b>30%</b>	<b>28%</b>

Source : Enquête OD 1986

Note : correspondance avec le tableau 3.20 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

**Tableau 3.14 : Matrices déplacements - Heure de pointe du matin (1995)**

1) mode automobile

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1 - ouest	4 456	1 068	2 605	338	<b>8 467</b>	923	2 154	<b>3 077</b>	<b>11 544</b>
2 - c.v. Hull	72	851	540	169	<b>1 632</b>	372	963	<b>1 336</b>	<b>2 967</b>
3 - centre	563	1 989	6 380	1 056	<b>9 989</b>	836	2 643	<b>3 480</b>	<b>13 469</b>
4 - est	234	2 462	3 062	19 067	<b>24 826</b>	1 741	3 990	<b>5 731</b>	<b>30 557</b>
<b>Québec</b>	<b>5 325</b>	<b>6 370</b>	<b>12 588</b>	<b>20 630</b>	<b>44 913</b>	<b>3 873</b>	<b>9 751</b>	<b>13 624</b>	<b>58 537</b>
5 - c.v. Ott.	37	519	118	70	<b>743</b>	1 710	3 048	<b>4 757</b>	<b>5 501</b>
6 - sud	188	2 793	1 152	455	<b>4 588</b>	13 235	127 359	<b>140 594</b>	<b>145 181</b>
<b>Ontario</b>	<b>225</b>	<b>3 311</b>	<b>1 270</b>	<b>525</b>	<b>5 331</b>	<b>14 945</b>	<b>130 407</b>	<b>145 351</b>	<b>150 682</b>
<b>Total</b>	<b>5 549</b>	<b>9 681</b>	<b>13 858</b>	<b>21 155</b>	<b>50 244</b>	<b>18 817</b>	<b>140 158</b>	<b>158 975</b>	<b>209 219</b>

2) mode transport en commun

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1 - ouest	21	400	411	19	<b>851</b>	285	262	<b>547</b>	<b>1 399</b>
2 - c.v. Hull	0	43	65	0	<b>108</b>	114	127	<b>241</b>	<b>348</b>
3 - centre	0	590	1 047	132	<b>1 768</b>	433	207	<b>640</b>	<b>2 408</b>
4 - est	0	417	254	488	<b>1 159</b>	697	199	<b>896</b>	<b>2 056</b>
<b>Québec</b>	<b>21</b>	<b>1 450</b>	<b>1 777</b>	<b>638</b>	<b>3 886</b>	<b>1 529</b>	<b>796</b>	<b>2 324</b>	<b>6 211</b>
5 - c.v. Ott.	20	125	21	0	<b>166</b>	93	364	<b>456</b>	<b>622</b>
6 - sud	0	1 617	64	24	<b>1 706</b>	10 000	23 117	<b>33 117</b>	<b>34 823</b>
<b>Ontario</b>	<b>20</b>	<b>1 743</b>	<b>85</b>	<b>24</b>	<b>1 872</b>	<b>10 093</b>	<b>23 481</b>	<b>33 574</b>	<b>35 446</b>
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>3 192</b>	<b>1 862</b>	<b>663</b>	<b>5 758</b>	<b>11 622</b>	<b>24 276</b>	<b>35 898</b>	<b>41 656</b>

3) tous modes

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1 - ouest	4 477	1 468	3 016	357	<b>9 318</b>	1 208	2 417	<b>3 625</b>	<b>12 943</b>
2 - c.v. Hull	72	893	605	169	<b>1 739</b>	486	1 090	<b>1 576</b>	<b>3 315</b>
3 - centre	563	2 579	7 427	1 188	<b>11 757</b>	1 269	2 851	<b>4 120</b>	<b>15 877</b>
4 - est	234	2 879	3 317	19 555	<b>25 985</b>	2 438	4 190	<b>6 628</b>	<b>32 613</b>
<b>Québec</b>	<b>5 346</b>	<b>7 820</b>	<b>14 365</b>	<b>21 269</b>	<b>48 799</b>	<b>5 402</b>	<b>10 547</b>	<b>15 948</b>	<b>64 748</b>
5 - c.v. Ott.	57	644	139	70	<b>909</b>	1 802	3 412	<b>5 214</b>	<b>6 123</b>
6 - sud	188	4 410	1 216	480	<b>6 294</b>	23 235	150 476	<b>173 711</b>	<b>180 005</b>
<b>Ontario</b>	<b>244</b>	<b>5 054</b>	<b>1 356</b>	<b>549</b>	<b>7 203</b>	<b>25 037</b>	<b>153 887</b>	<b>178 925</b>	<b>186 128</b>
<b>Total</b>	<b>5 590</b>	<b>12 874</b>	<b>15 720</b>	<b>21 818</b>	<b>56 002</b>	<b>30 439</b>	<b>164 434</b>	<b>194 873</b>	<b>250 876</b>

4) part modale du transport en commun (%)

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1 - ouest	0%	27%	14%	5%	<b>9%</b>	24%	11%	<b>15%</b>	<b>11%</b>
2 - c.v. Hull	0%	5%	11%	0%	<b>6%</b>	23%	12%	<b>15%</b>	<b>11%</b>
3 - centre	0%	23%	14%	11%	<b>15%</b>	34%	7%	<b>16%</b>	<b>15%</b>
4 - est	0%	14%	8%	2%	<b>4%</b>	29%	5%	<b>14%</b>	<b>6%</b>
<b>Québec</b>	<b>0%</b>	<b>19%</b>	<b>12%</b>	<b>3%</b>	<b>8%</b>	<b>28%</b>	<b>8%</b>	<b>15%</b>	<b>10%</b>
5 - c.v. Ott.	35%	19%	15%	0%	<b>18%</b>	5%	11%	<b>9%</b>	<b>10%</b>
6 - sud	0%	37%	5%	5%	<b>27%</b>	43%	15%	<b>19%</b>	<b>19%</b>
<b>Ontario</b>	<b>8%</b>	<b>34%</b>	<b>6%</b>	<b>4%</b>	<b>26%</b>	<b>40%</b>	<b>15%</b>	<b>19%</b>	<b>19%</b>
<b>Total</b>	<b>1%</b>	<b>25%</b>	<b>12%</b>	<b>3%</b>	<b>10%</b>	<b>38%</b>	<b>15%</b>	<b>18%</b>	<b>17%</b>

Source : Enquête OD 1995

Note : correspondance avec le tableau 3.20 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

**Tableau 3.15 : Matrices déplacements - Heure de pointe de l'après-midi (1986)**

1) mode automobile

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1- ouest	1 783	189	348	381	2 701	0	409	409	3 110
2- c.v. Hull	748	609	2 201	1 842	5 400	178	3 146	3 324	8 724
3- centre	1 267	840	6 135	1 737	9 979	353	1 253	1 606	11 585
4- est	149	220	674	8 805	9 848	141	873	1 014	10 862
<b>Québec</b>	<b>3 947</b>	<b>1 858</b>	<b>9 358</b>	<b>12 765</b>	<b>27 928</b>	<b>672</b>	<b>5 681</b>	<b>6 353</b>	<b>34 281</b>
5- c.v. Ott.	620	395	585	1 421	3 021	816	9 928	10 744	13 765
6- sud	1 304	747	2 968	4 055	9 074	3 214	103 553	106 757	115 841
<b>Ontario</b>	<b>1 924</b>	<b>1 142</b>	<b>3 553</b>	<b>5 476</b>	<b>12 095</b>	<b>4 030</b>	<b>113 481</b>	<b>117 511</b>	<b>129 606</b>
<b>Total</b>	<b>5 871</b>	<b>3 000</b>	<b>12 911</b>	<b>18 241</b>	<b>40 023</b>	<b>4 702</b>	<b>119 162</b>	<b>123 864</b>	<b>163 887</b>

2) mode transport en commun

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1- ouest	36	85	0	0	121	0	43	43	164
2- c.v. Hull	170	89	466	419	1 144	739	3 168	3 907	5 051
3- centre	205	167	382	305	1 059	41	464	505	1 564
4- est	0	93	43	221	357	45	51	96	453
<b>Québec</b>	<b>411</b>	<b>434</b>	<b>891</b>	<b>945</b>	<b>2 681</b>	<b>825</b>	<b>3 726</b>	<b>4 551</b>	<b>7 232</b>
5- c.v. Ott.	770	167	650	976	2 563	671	14 188	14 859	17 422
6- sud	127	230	464	415	1 236	1 805	20 289	22 094	23 330
<b>Ontario</b>	<b>897</b>	<b>397</b>	<b>1 114</b>	<b>1 391</b>	<b>3 799</b>	<b>2 476</b>	<b>34 477</b>	<b>36 953</b>	<b>40 752</b>
<b>Total</b>	<b>1 308</b>	<b>831</b>	<b>2 005</b>	<b>2 336</b>	<b>6 480</b>	<b>3 301</b>	<b>38 203</b>	<b>41 504</b>	<b>47 984</b>

3) tous modes

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1- ouest	1 819	274	348	381	2 822	0	452	452	3 274
2- c.v. Hull	918	698	2 667	2 261	6 544	917	6 314	7 231	13 775
3- centre	1 472	1 007	6 517	2 042	11 038	394	1 717	2 111	13 149
4- est	149	313	717	9 026	10 205	186	924	1 110	11 315
<b>Québec</b>	<b>4 358</b>	<b>2 292</b>	<b>10 249</b>	<b>13 710</b>	<b>30 609</b>	<b>1 497</b>	<b>9 407</b>	<b>10 904</b>	<b>41 513</b>
5- c.v. Ott.	1 390	562	1 235	2 397	5 584	1 487	24 116	25 603	31 187
6- sud	1 431	977	3 432	4 470	10 310	5 019	123 842	128 861	139 171
<b>Ontario</b>	<b>2 821</b>	<b>1 539</b>	<b>4 667</b>	<b>6 867</b>	<b>15 894</b>	<b>6 506</b>	<b>147 958</b>	<b>154 464</b>	<b>170 358</b>
<b>Total</b>	<b>7 179</b>	<b>3 831</b>	<b>14 916</b>	<b>20 577</b>	<b>46 503</b>	<b>8 003</b>	<b>157 365</b>	<b>165 368</b>	<b>211 871</b>

4) part modale du transport en commun (%)

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1- ouest	2%	31%	0%	0%	4%	---	10%	10%	5%
2- c.v. Hull	---	13%	17%	19%	17%	81%	50%	54%	37%
3- centre	14%	17%	6%	15%	10%	10%	27%	24%	12%
4- est	0%	23%	6%	2%	3%	24%	6%	9%	4%
<b>Québec</b>	<b>9%</b>	<b>19%</b>	<b>9%</b>	<b>7%</b>	<b>9%</b>	<b>55%</b>	<b>40%</b>	<b>42%</b>	<b>17%</b>
5- c.v. Ott.	55%	30%	53%	41%	46%	45%	59%	58%	56%
6- sud	9%	24%	14%	9%	12%	36%	16%	17%	17%
<b>Ontario</b>	<b>32%</b>	<b>26%</b>	<b>24%</b>	<b>20%</b>	<b>24%</b>	<b>38%</b>	<b>23%</b>	<b>24%</b>	<b>24%</b>
<b>Total</b>	<b>18%</b>	<b>22%</b>	<b>13%</b>	<b>11%</b>	<b>14%</b>	<b>41%</b>	<b>24%</b>	<b>25%</b>	<b>23%</b>

Source : Enquête OD 1986

Note : correspondance avec le tableau 3.20 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)



**Tableau 3.16 : Matrices déplacements - Heure de pointe de l'après-midi (1995)**

1) mode automobile

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1- ouest	5 649	89	534	224	6 497	21	454	475	6 972
2- c.v. Hull	854	922	1 427	1 996	5 199	282	1 325	1 606	6 805
3- centre	1 347	776	5 673	3 203	10 998	145	999	1 145	12 143
4- est	303	222	1 144	21 592	23 261	57	595	652	23 913
<b>Québec</b>	<b>8 154</b>	<b>2 009</b>	<b>8 777</b>	<b>27 014</b>	<b>45 955</b>	<b>505</b>	<b>3 373</b>	<b>3 878</b>	<b>49 833</b>
5- c.v. Ott.	585	313	460	1 432	2 790	1 832	7 372	9 204	11 994
6- sud	1 788	917	1 650	4 384	8 739	3 429	120 483	123 912	132 650
<b>Ontario</b>	<b>2 372</b>	<b>1 230</b>	<b>2 110</b>	<b>5 816</b>	<b>11 528</b>	<b>5 262</b>	<b>127 854</b>	<b>133 116</b>	<b>144 644</b>
<b>Total</b>	<b>10 526</b>	<b>3 239</b>	<b>10 887</b>	<b>32 830</b>	<b>57 483</b>	<b>5 767</b>	<b>131 227</b>	<b>136 994</b>	<b>194 477</b>

2) mode transport en commun

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1- ouest	21	0	20	0	41	0	22	22	64
2- c.v. Hull	264	0	436	387	1 087	94	1 042	1 136	2 223
3- centre	411	91	1 049	183	1 734	46	128	175	1 909
4- est	21	17	84	445	568	0	21	21	589
<b>Québec</b>	<b>717</b>	<b>109</b>	<b>1 589</b>	<b>1 016</b>	<b>3 430</b>	<b>140</b>	<b>1 214</b>	<b>1 354</b>	<b>4 784</b>
5- c.v. Ott.	310	72	238	702	1 322	187	6 741	6 928	8 250
6- sud	205	43	241	294	782	1 043	20 275	21 318	22 100
<b>Ontario</b>	<b>515</b>	<b>114</b>	<b>479</b>	<b>996</b>	<b>2 104</b>	<b>1 230</b>	<b>27 016</b>	<b>28 246</b>	<b>30 350</b>
<b>Total</b>	<b>1 232</b>	<b>223</b>	<b>2 068</b>	<b>2 012</b>	<b>5 534</b>	<b>1 370</b>	<b>28 229</b>	<b>29 600</b>	<b>35 134</b>

3) tous modes

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1- ouest	5 671	89	554	224	6 538	21	476	497	7 036
2- c.v. Hull	1 118	922	1 863	2 383	6 286	376	2 367	2 742	9 028
3- centre	1 757	867	6 721	3 386	12 732	192	1 128	1 320	14 052
4- est	324	239	1 228	22 037	23 829	57	616	673	24 502
<b>Québec</b>	<b>8 871</b>	<b>2 118</b>	<b>10 366</b>	<b>28 030</b>	<b>49 385</b>	<b>646</b>	<b>4 587</b>	<b>5 232</b>	<b>54 618</b>
5- c.v. Ott.	895	384	698	2 134	4 111	2 019	14 113	16 132	20 243
6- sud	1 992	959	1 891	4 678	9 521	4 472	140 758	145 230	154 751
<b>Ontario</b>	<b>2 887</b>	<b>1 344</b>	<b>2 589</b>	<b>6 812</b>	<b>13 632</b>	<b>6 492</b>	<b>154 870</b>	<b>161 362</b>	<b>174 994</b>
<b>Total</b>	<b>11 758</b>	<b>3 462</b>	<b>12 956</b>	<b>34 842</b>	<b>63 017</b>	<b>7 137</b>	<b>159 457</b>	<b>166 594</b>	<b>229 611</b>

4) part modale du transport en commun (%)

O/D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1- ouest	0%	0%	4%	0%	1%	0%	5%	4%	1%
2- c.v. Hull	24%	0%	23%	16%	17%	25%	44%	41%	25%
3- centre	23%	11%	16%	5%	14%	24%	11%	13%	14%
4- est	7%	7%	7%	2%	2%	0%	3%	3%	2%
<b>Québec</b>	<b>8%</b>	<b>5%</b>	<b>15%</b>	<b>4%</b>	<b>7%</b>	<b>22%</b>	<b>26%</b>	<b>26%</b>	<b>9%</b>
5- c.v. Ott.	35%	19%	34%	33%	32%	9%	48%	43%	41%
6- sud	10%	4%	13%	6%	8%	23%	14%	15%	14%
<b>Ontario</b>	<b>18%</b>	<b>8%</b>	<b>19%</b>	<b>15%</b>	<b>15%</b>	<b>19%</b>	<b>17%</b>	<b>18%</b>	<b>17%</b>
<b>Total</b>	<b>10%</b>	<b>6%</b>	<b>16%</b>	<b>6%</b>	<b>9%</b>	<b>19%</b>	<b>18%</b>	<b>18%</b>	<b>15%</b>

Source : Enquête OD 1995

Note : correspondance avec le tableau 3.20 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

## 4.0 L'ADÉQUATION OFFRE-DEMANDE ET LES PROBLÈMES SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT

Dans le cadre de la présente étude, les années 1995 et 2002 ont été comparées aux années de référence 1986 et 1991 qui avaient été considérées dans le *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun* pour évaluer l'adéquation entre l'offre et la demande en transport.

Rappelons que l'année 1986 correspond à celle de l'enquête origine-destination effectuée dans la région de la Capitale nationale et à l'année de référence pour l'étude de l'élaboration d'un modèle de transport pour le comité TRANS. L'année 1991 correspond, quant à elle, à l'année choisie pour actualiser les analyses de l'étude lors de l'élaboration du *Plan intégré*. Enfin, les années 1995 et 2002 correspondent à celles où des comptages aux lignes-écrans ont été réalisés sur l'ensemble du territoire de la Ville de Gatineau.

L'analyse de l'adéquation s'effectue aux années de référence aux lignes-écrans qui sont décrites dans le présent chapitre. Pour ce faire, les comptages, effectués en 1986, 1991, 1995 et 2002 sont comparés aux résultats des analyses de capacité réalisés à chacune des lignes-écrans en fonction des caractéristiques géométriques des axes routiers qui les franchissent et effectives aux années correspondantes.

Le présent chapitre traitera également des problèmes de circulation qui étaient observés en 1991 comparativement à ceux que connaissent quotidiennement les usagers du réseau routier en 2002.

### 4.1 LIGNES-ÉCRANS DE LA VILLE DE GATINEAU

Les lignes écrans utilisées dans le cadre de la présente étude sont les mêmes que celles utilisées lors de l'élaboration du *Plan intégré* (qui étaient elles-mêmes sensiblement similaires à celles employées lors de la mise à jour du plan de transport de la C.R.O. en 1985). Il est cependant à noter que deux lignes additionnelles se sont ajoutées en 2002 : celles du traversier Masson-Cumberland et de l'autoroute 50. La ligne du traversier de Masson-Cumberland, sert à quantifier le nombre de déplacements réalisés entre les secteurs situés de chaque côté de la rivière des Outaouais et qui se font de plus en plus nombreux au fil des années. Quant à ligne-écran de l'autoroute 50, elle permet de mesurer le nombre de déplacements nord-sud sur le territoire du secteur Gatineau. Les principaux axes routiers qui la croisent sont les suivants (de l'est vers l'ouest) : la route 309, la rue Georges, la rue des Laurentides, la montée Mineault, la montée McLaren, le boulevard Lorrain, le boulevard Labrosse, la montée Paiement, l'avenue Gatineau, le chemin des Érables et la route 307.

La numérotation des lignes-écrans est la même que celle utilisé lors de l'étude du développement d'un modèle de transport par le comité TRANS sauf, évidemment, pour les deux nouvelles lignes-écrans. Le tableau 4.1.1 résume les lignes-écrans considérées lors des comptages de classification de 2002 et la figure 4.1.1 montre leur localisation respective sur le territoire de la Ville de Gatineau. Il est à noter que les lignes-écrans 1 (pont Britannia-Deschênes) et 5 (pont de l'Ile Kettle) ne figurent pas sur les tableaux subséquents puisque les liens routier qui les croisent n'existent pas à ce jour.

**Tableau 4.1 : Les lignes-écrans de l’Outaouais**

Numéro	Nom de la ligne-écran
1 à 5	Rivière des Outaouais :
1	▪ Pont Britannia-Deschênes (inutilisé)
2	▪ Pont Champlain
3	▪ Ponts Chaudière et du Portage
4	▪ Pont Alexandra et MacDonald-Cartier
5	▪ Pont de l’île Kettle (inutilisé)
60	Île de Hull
61	Gamelin
62	Chemin de la Montagne
63	Deschênes
64	Chelsea
65	Rivière Gatineau
67	Païement
68	Lac Beauchamp
69	Masson
-	Traversier (nouvelle)
-	Autoroute 50 (nouvelle)

Note : correspondance avec le tableau 4.1 du rapport d’étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

## 4.2 CAPACITÉ AUX LIGNES-ÉCRANS (L’OFFRE)

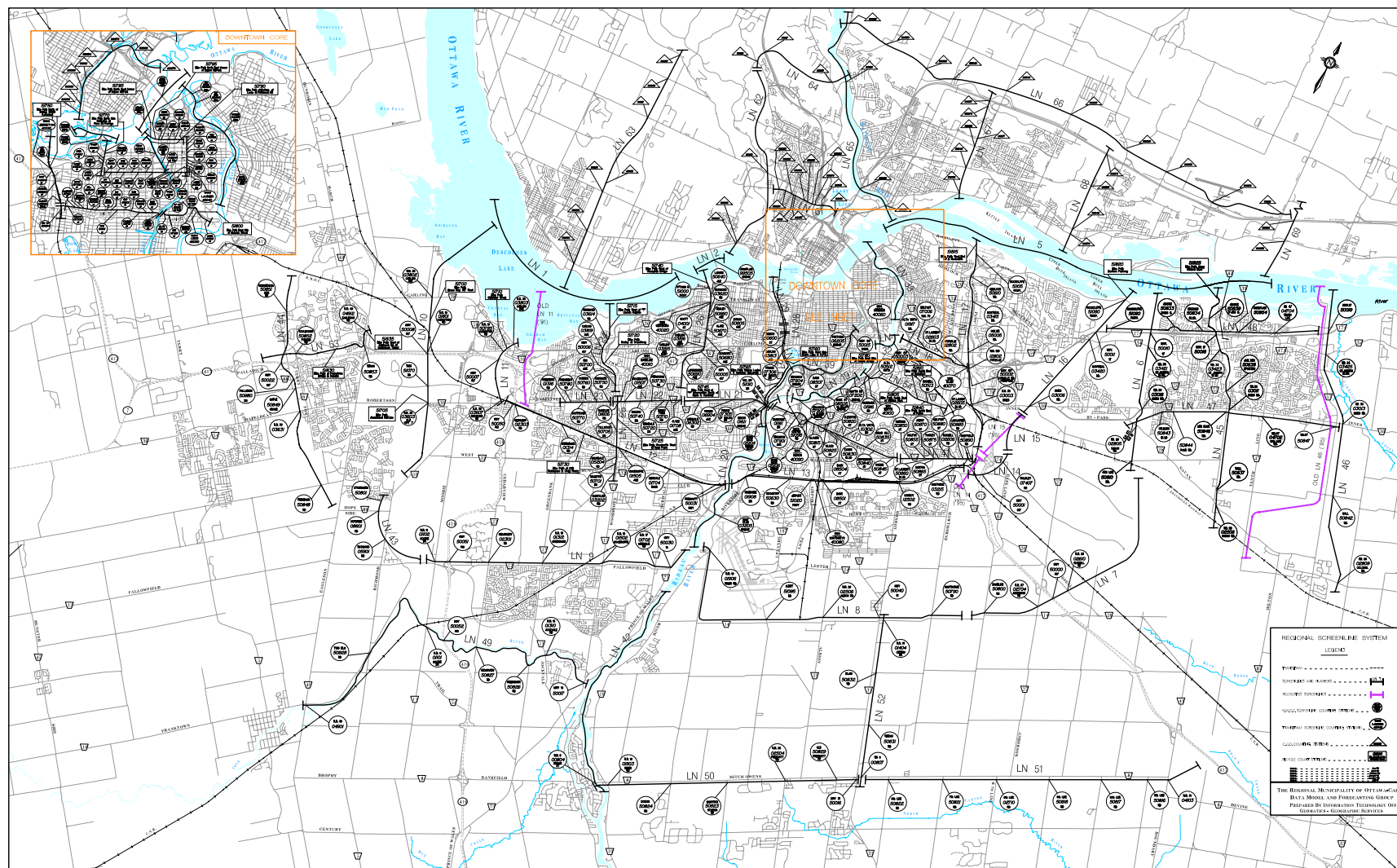
La première étape dans l’analyse de l’adéquation de l’offre et de la demande consiste évidemment à évaluer l’offre en transport. Pour ce faire, il faut évaluer la capacité des différents axes routiers qui franchissent les lignes-écrans mentionnées précédemment.

### 4.2.1 LES HYPOTHÈSES UTILISÉES POUR DÉTERMINER LA CAPACITÉ DES LIENS ROUTIERS

La capacité des liens routiers est directement reliée, entre autres, au type d’infrastructures, à la géométrie, à la gestion des accès et aux intersections. Afin de simplifier l’évaluation de la capacité des liens routiers qui franchissent chacune des lignes-écrans comprises sur le territoire de la Ville de Gatineau, des valeurs empiriques avaient été utilisées pour chaque type de lien routier lors de l’élaboration du *Plan intégré*. Ces valeurs empiriques respectent le niveau de précision souhaité pour une étude de planification stratégique comme celle-ci. Elles sont essentiellement basées sur des valeurs théoriques de capacité ajustées de manière à refléter les valeurs observables dans l’Outaouais. Le tableau 4.2.1 est repris du rapport du *Plan intégré* et présente les valeurs retenues pour chaque type de routes.

Pour le service de traversier de Masson-Cumberland, les hypothèses de calculs de la capacité sont essentiellement basées sur les éléments suivants : la fréquence des traversiers est, en moyenne, aux cinq minutes et le nombre de véhicules qui peuvent être contenus sur une barge est de l’ordre de 12 à 15 véhicules (selon les informations recueillies auprès du service de traversier et l’article « *Un nouveau pont? Oui, reste à voir quand...* », Le Droit, 24 octobre 2002).

Figure 4.1 : Les lignes-écrans de l'Outaouais



**Tableau 4.2 : Hypothèse sur la capacité (véhicules particuliers par heure par voie)**

Type de route	Milieu	Capacité minimale	Capacité Maximale
Autoroutes	Urbain/rural	1 800	2 000
Bretelles	Urbain/rural	1 250	1 800 <sup>(1)</sup>
Artères à chaussées séparées	Urbain/rural	700	1 100
Artères à chaussées non-séparées	Rural	1 000	1 000
	Urbain	700	1 600 <sup>(2)</sup>
Routes collectrices	Urbain/rural	500	800
Rues locales	Urbain/rural	300	500
Traversier	Urbain/rural	180	220

(1) Cas particulier de certaines bretelles de l'échangeur A-50 / A-5

(2) Cas particulier du boulevard Alexandre-Taché à la ligne-écran de l'Île de Hull

Note : correspondance avec le Tableau 4.2: Hypothèse sur la capacité (véhicules particuliers par heure par voie), du rapport d'étape numéro 1 du Plan intégré (Inventaire et analyse)

#### 4.2.2 LES CALCULS DE CAPACITÉ POUR LES RÉSEAUX DE 1986 ET DE 1991

Les capacités des liens routiers de 1986 et 1991 avaient été évaluées dans le cadre du *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun* en fonction des caractéristiques qui prévalaient aux années correspondantes pour chacun de ces liens routiers. En regroupant les capacités calculées de chaque lien routier en fonction des lignes écrans auxquelles ils appartiennent, il est possible d'obtenir la capacité des différentes lignes-écrans. Les capacités respectives pour chaque ligne-écran sont présentées au tableau 4.3.

#### 4.2.3 LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU RÉSEAU ROUTIER ENTRE 1991 ET 2002

Entre 1991 et 2002, certains axes routiers compris sur le territoire de l'Outaouais ont été ajoutés ou modifiés. De telles interventions ont eu pour effet de modifier la capacité de certaines lignes-écrans et de changer les habitudes de déplacements de la population. Les modifications apportées à la capacité des lignes-écrans se résument comme suit :

##### Lignes-écrans de la rivière des Outaouais (2 à 4)

Le parachèvement des travaux de réfection et d'élargissement du pont Champlain (2001-2002) a eu pour effet de modifier la capacité de la ligne écran du pont Champlain. Étant donné que la voie additionnelle sur le pont Champlain n'est utilisée que par les autobus, les taxis et les covoitureurs (2 et plus) en direction de la pointe, la capacité additionnelle attribuable à l'aménagement de la voie réservée a été évaluée à seulement 25% de la capacité qu'aurait normalement généré une voie de circulation additionnelle (estimation basée sur les résultats des comptages de classification réalisés en 2002).

De son côté, l'aménagement d'une voie réservée sur le pont du Portage en 1995 à même une voie de circulation du pont (que ce soit en pointe du matin ou de l'après-midi) a eu pour effet de diminuer la capacité de la ligne écran des ponts Chaudière et du Portage. La longueur de la voie réservée est de 1.0 km (2 x 0.5 km). Cette voie est en opération 24 heures. Les usagers du réseau routier (transport en commun, taxis et covoiturage 3 et +) qui l'empruntent obtiennent une réduction du temps de 3,5 minutes. La réduction des coûts annuels d'exploitation est de 200 000 \$.

L'effet combiné des interventions qui ont eu lieu entre 1991 et 2002 sur les ponts Champlain et du Portage se traduit par une augmentation de la capacité globale de la ligne écran de la rivière des Outaouais de l'ordre de 400 véhicules par heure en période de pointe du matin et de l'après-midi.

#### **Ligne-écran de la rue Gamelin (61)**

L'élargissement du tronçon du boulevard de la Cité-des-Jeunes compris entre le boulevard Saint-Raymond et la rue Gamelin (1995) permet d'offrir aux usagers du réseau routier 1 voie additionnelle par direction durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Cette intervention a eu pour effet d'augmenter de 700 véhicules par heure la capacité de la ligne-écran Gamelin.

#### **Ligne-écran du chemin de la Montagne (62)**

L'élargissement du tronçon du boulevard Alexandre-Taché compris entre le Chemin de la Montagne sud et la rue Saint-Dominique a eu pour effet d'augmenter sensiblement la capacité de la ligne-écran. En effet, la voie additionnelle est exclusivement réservée aux autobus, aux taxis et au co-voitureurs (3 et plus) circulant dans le sens de la pointe. La capacité supplémentaire attribuable à l'aménagement de la voie réservée a été évaluée à seulement 10% de la capacité qu'aurait normalement généré une voie de circulation additionnelle (estimation basée sur les résultats des comptages de classification réalisés en 2002).

#### **Ligne-écran Deschênes (63)**

La création d'un nouveau lien routier est-ouest traversant la ligne-écran Deschênes, liée aux travaux d'aménagement de l'axe McConnell-Laramée entre le chemin de la Montagne sud et le chemin Eardley, a eu pour effet d'augmenter de près de 80% la capacité de cette ligne-écran faisant passer celle-ci de 4 500 véh./h à 8 100 véh./h.

#### **Ligne-écran de la montée Paiement (67)**

La construction du boulevard du Carrefour combinée avec celle du boulevard de la Cité et le prolongement du boulevard de la Gappe a contribué à faire augmenter la capacité de la ligne-écran de la Montée Paiement entre 1991 et 2002. Cette intervention a eu pour effet d'augmenter la capacité de la ligne-écran de 600 véh./h durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

#### **4.2.4 LES CALCULS DE CAPACITÉ POUR LE RÉSEAU DE 2002**

En se basant sur les calculs réalisés antérieurement et en considérant les modifications apportées au réseau routier entre 1991 et 2002, il a été possible de déterminer les capacités des lignes-écrans. Le tableau 4.3 présente les capacités respectives de chaque ligne-écran comprises sur le territoire de la Ville de Gatineau et permet également de comparer ces capacités à celles qui avaient été estimées antérieurement en fonction des caractéristiques des axes routiers qui traversaient les mêmes lignes-écrans.

**Tableau 4.3 : Sommaire de la capacité aux lignes écrans (direction de pointe)**

Ligne-écran	Le matin <sup>(1)</sup>				L'après-midi <sup>(1)</sup>			
	1986	1991	1995	2002	1986	1991	1995	2002
2 Pont Champlain	1 600	1 600	1 600	2 000	1 600	1 600	1 600	2 000
3 Ponts Chaudière et du Portage	4 500	4 500	4 500	4 500	4 370	4 370	4 370	4 370
4 Pont Alexandra et MacD.-Cart	6 085	6 085	6 085	6 085	5 960	5 960	5 960	5 960
2 à 4 Rivière des Outaouais	12 185	12 185	12 185	12 585	11 930	11 930	11 930	12 330
60 Île de Hull	15 100	16 350	16 350	16 350	15 000	16 250	16 250	17 750
61 Gamelin	11 700	11 900	11 900	12 600	11 300	11 500	11 500	12 200
61 Gamelin - liens principaux <sup>(2)</sup>	10 000	10 200	10 200	10 700	9 600	9 800	9 800	10 300
62 Chemin de la Montagne	2 300	3 400	3 400	3 510	2 300	3 400	3 400	3 510
63 Deschênes	3 700	4 500	4 500	8 100	3 700	4 500	4 500	8 100
64 Chelsea	5 700	5 700	5 700	5 700	5 700	5 700	5 700	5 700
65 Rivière Gatineau	9 600	9 500	9 500	9 500	9 600	9 500	9 500	9 500
67 Paiement	8 400	8 400	8 400	9 000	8 400	8 400	8 400	9 000
68 Lac Beauchamp	7 400	7 400	7 400	7 400	7 400	7 300	7 300	7 400
69 Masson	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
- Traversier (nouvelle)	n.d.	n.d.	n.d.	500	n.d.	n.d.	n.d.	500
- Autoroute 50 (nouvelle)	n.d.	n.d.	n.d.	11 000	n.d.	n.d.	n.d.	11 000

(1) Capacités exprimées en nombre d'unités de véhicules particuliers par heure

(2) Excluant les rues Berri, Archambault et Joffre

Note : correspondance avec le Tableau 4.3 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

### 4.3 COMPTAGES AUX LIGNES-ÉCRANS (LA DEMANDE)

La seconde étape dans l'analyse de l'adéquation de l'offre et de la demande consiste à évaluer la demande en transport. Pour ce faire, il faut mesurer, à l'aide de comptages de circulation l'utilisation des axes routiers qui franchissent les lignes-écrans.

Pour les années 1986 et 1991, les données provenant du *Plan intégré* sont utilisées comme tel. En ce qui concerne les comptages pour l'année 2002, les données provenant du mandat relatif aux comptages de classification aux lignes-écran (mandat réalisé par Tecsub à l'automne 2002) ont été utilisées.

Le tableau 4.4 présente l'ensemble des données caractérisant la demande aux lignes-écrans comprises sur le territoire de la Ville de Gatineau en 1986, 1991, 1995 et 2002.

**Tableau 4.4 : Sommaire des comptages aux lignes-écrans (direction de pointe)**

Ligne-écran	Le matin <sup>(1)</sup>				L'après-midi <sup>(1)</sup>			
	1986	1991	1995	2002	1986	1991	1995	2002
2 Pont Champlain	1 343	1 583	1 700	2 016	1 495	1 430	1 584	1 706
3 Ponts Chaudière et du Portage	3 126	4 360	4 117	4 213	3 797	4 406	4 210	3 767
4 Pont Alexandra et MacD.-Cart.	4 305	5 776	5 208	5 865	4 361	5 415	4 754	5 688
2 à 4 Rivière des Outaouais	8 774	11 719	11 025	12 094	9 653	11 251	10 548	11 161
60 Île de Hull	12 744	14 382	9 013	11 026	12 842	13 444	11 635	11 181
61 Gamelin	6 541	n.d.	8 708	10 003	7 371	n.d.	10 653	9 384
61 Gamelin - liens principaux <sup>(2)</sup>	6 264	n.d.	8 491	9 797	6 791	n.d.	10 391	9 088
62 Chemin de la Montagne	2 127	2 417	3 700	3 866	2 032	2 636	3 092	3 744
63 Deschênes	2 473	3 310	3 184	3 992	2 408	2 975	3 254	3 683
64 Chelsea	1 021	1 275	2 601	3 052	948	1 154	2 661	2 702
65 Rivière Gatineau	7 663	9 294	10 633	8 982	7 052	8 347	9 184	9 616
67 Paiement	3 903	5 518	5 975	7 477	4 753	5 999	5 020	8 182
68 Lac Beauchamp	1 708	n.d.	3 411	4 396	2 461	n.d.	3 760	4 322
69 Masson	n.d.	1 189	1 496	2 064	n.d.	1 370	1 874	2 225
- Traversier (nouvelle)	n.d.	n.d.	n.d.	149	n.d.	n.d.	n.d.	158
- Autoroute 50 (nouvelle)	n.d.	n.d.	2 378	2 609	n.d.	n.d.	2 262	2 619

(1) Débits exprimés en nombre d'unités de véhicules particuliers par heure

(2) Excluant les rues Berri, Archambault et Joffre

Note : correspondance avec le tableau 4.5 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

## 4.4 ADÉQUATION OFFRE-DEMANDE SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT

### 4.4.1 SUR LE RÉSEAU ROUTIER

Pour évaluer l'adéquation entre l'offre et la demande sur le réseau routier, les rapports volume / capacité (v/c) doivent être calculés et les résultats comparés aux seuils des niveaux de service dérivés du Highway Capacity Manual (présentés au tableau 4.5). Les rapports v/c de l'ensemble des lignes-écrans du territoire de la Ville de Gatineau sont présentés au tableau 4.6.

**Tableau 4.5 : Seuils des niveaux de service**

Niveau de service	Rapport débit / capacité
A	< 0,30
B	0,30
C	0,50
D	0,70
E	0,85
F	Près de 1,00 (instable)

Note : correspondance avec le tableau 4.6 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

Tel qu'indiqué dans l'étude de 1994, ... « Certains résultats doivent être interprétés avec prudence, puisque la capacité de certaines lignes-écrans ne peut être atteinte en raison de la géométrie du réseau routier en amont ou en aval de la ligne-écran. Par conséquent, les rapports v/c sont ajustés à ces lignes-écrans afin de tenir compte de ce facteur. »

Comme lors de l'élaboration du *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun*, mais pour des raisons différentes, il est important d'ajuster la capacité théorique de la ligne-écran du chemin de la Montagne. En effet, la capacité du boulevard Saint-Raymond est limitée par la capacité de l'intersection des boulevards Saint-Raymond et de la Cité-des-Jeunes (intersection



contrôlée par des feux de circulation et très congestionnée en période de pointe). À cet effet, il a été posé comme hypothèse que la capacité pratique de l'axe Saint-Raymond serait de l'ordre de 1 800 véh./h. Il faut également souligner que la capacité de la rue Brunet ne peut être atteinte à la ligne-écran du chemin de la Montagne puisque ce lien routier est difficilement rejoignable en période de pointe du matin par les usagers provenant du secteur Aylmer et qu'elle ne présente aucun avantage pour les déplacements en direction ouest durant la période de pointe de l'après-midi.

**Tableau 4.6 : Rapport volume/capacité (direction de pointe)**

Ligne-écran	Le matin <sup>(1)</sup>				L'après-midi <sup>(1)</sup>			
	1986	1991	1995	2002	1986	1991	1995	2002
2 Pont Champlain	0,84 (D)	0,99 (E)	0,99 (E)	1,01 (F)	0,93 (E)	0,89 (E)	0,89 (E)	0,85 (E)
3 Ponts Chaudière et du Portage	0,69 (C)	0,97 (E)	0,97 (E)	0,94 (E)	0,87 (E)	1,01 (F)	1,01 (F)	0,86 (E)
4 Pont Alexandra et MacD.-Cart.	0,71 (D)	0,95 (E)	0,95 (E)	0,96 (E)	0,73 (D)	0,91 (E)	0,91 (E)	0,95 (E)
2 à 4 Rivière des Outaouais	0,72 (D)	0,96 (E)	0,96 (E)	0,96 (E)	0,81 (D)	0,94 (E)	0,94 (E)	0,91 (E)
60 Île de Hull	0,84 (D)	0,88 (E)	0,88 (E)	0,67 (C)	0,86 (E)	0,83 (D)	0,83 (D)	0,63 (C)
61 Gamelin	0,56 (C)	-	-	0,79 (D)	0,65 (C)	-	-	0,77 (D)
61 Gamelin - liens principaux <sup>(2)</sup>	0,63 (C)	-	-	0,92 (E)	0,71 (D)	-	-	0,88 (D)
62 Chemin de la Montagne	0,92 (E)	0,71 (D)	0,71 (D)	0,82 (D)	0,88 (E)	0,78 (D)	0,78 (D)	1,07 (F)
ajustements <sup>(3)</sup>	1,00 (F)	0,83 (D)	0,83 (D)	1,27 (F)	0,97 (E)	0,94 (E)	0,94 (E)	1,21 (F)
63 Deschênes	0,67 (C)	0,74 (D)	0,74 (D)	0,49 (B)	0,65 (C)	0,66 (C)	0,66 (C)	0,45 (B)
64 Chelsea	0,18 (A)	0,22 (A)	0,22 (A)	0,54 (C)	0,17 (A)	0,20 (A)	0,20 (A)	0,48 (B)
65 Rivière Gatineau	0,80 (D)	0,98 (E)	0,98 (E)	0,95 (E)	0,73 (D)	0,88 (E)	0,88 (E)	1,01 (F)
67 Paiement	0,46 (B)	0,66 (C)	0,66 (C)	0,83 (D)	0,57 (C)	0,71 (D)	0,71 (D)	0,91 (E)
68 Lac Beauchamp	0,23 (A)	-	-	0,59 (C)	0,33 (B)	-	-	0,58 (C)
69 Masson	-	0,24 (A)	0,24 (A)	0,41 (B)	-	0,27 (A)	0,27 (A)	0,45 (B)
- Traversier (nouvelle ligne-écran)	-	-	-	0,30 (B)	-	-	-	0,32 (B)
- Autoroute 50 (nouvelle ligne-écran)	-	-	-	0,39 (B)	-	-	-	0,40 (B)

(1) Durant l'heure de pointe

(2) Excluant les rues Berri, Archambault et Joffre

(3) Rapport v/c ajustés pour tenir compte des conditions en amont et en aval de la ligne-écran

(A) indique le niveau de service

Note : correspondance avec le tableau 4.7 du rapport d'étape numéro 1 du *Plan intégré* (Inventaire et analyse)

#### 4.4.2 SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

Pour évaluer l'adéquation entre l'offre et la demande sur le réseau de transport en commun, les comptages de passagers réalisés aux lignes-écrans (voir tableau 4.7) doivent être comparés à la capacité des différents types d'aménagements de transport en commun pour un couloir donné (voir tableau 4.8).

**Tableau 4.7 : Comptages de passagers (transport en commun)**

Ligne-écran	Le matin <sup>(1)</sup>				L'après-midi <sup>(1)</sup>			
	1986	1991	1995	2002	1986	1991	1995	2002
2 à 4 Rivière des Outaouais	2 500	3 400	2 320	5 575	2 500	3 300	3 795	4 480
60 Île de Hull	3 000	n.d.	3 520	6 285	3 000	n.d.	3 370	4 965
61 Gamelin - liens principaux <sup>(2)</sup>	n.d.	n.d.	2 080	1 600	n.d.	n.d.	2 890	1 675
62 Chemin de la Montagne	900	n.d.	1 315	1 935	900	n.d.	1 420	2 215
63 Deschênes	800	750	1 110	1 005	800	800	1 170	805
64 Chelsea	15	15	130	240	40	40	400	285
65 Rivière Gatineau	2 000	2 050	1 320	3 020	2 000	2 000	875	2 510
67 Paiement	850	700	1 045	1 415	900	750	1 090	1 025
68 Lac Beauchamp	270	n.d.	420	1 030	330	n.d.	320	725
69 Masson	200	220	100	425	100	100	215	330
- Traversier (nouvelle)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
- Autoroute 50 (nouvelle)	n.d.	n.d.	5	395	n.d.	n.d.	30	285

(1) Passagers durant l'heure de pointe

(2) Excluant les rues Berri, Archambault et Joffre

**Tableau 4.8 : Capacité des systèmes de transport en commun**

Systèmes de transport en commun	Capacité passagers/heure
Autobus (site banalisé)	De 4 000 à 6 000
Autobus sur voies réservées	Jusqu'à 8 000
Autobus en site propre (busway)	De 8 000 à 15 000
À capacité intermédiaire (SRL, SALR, GLT)	De 8 000 à 15 000

Lors de l'élaboration du *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun*, la comparaison des données recueillies en 1986, 1991 permettait de constater que les seuls endroits où le nombre de passagers utilisant le transport en commun s'approchait de la capacité maximale d'un système d'autobus en voies banalisées étaient les lignes-écrans de la rivière des Outaouais et de l'Île de Hull. Les données de 2002 indiquent que l'utilisation du transport en commun à ces mêmes lignes-écrans a progressé de manière importante depuis 1991 et que, s'il n'y avait pas eu l'aménagement de voies réservées sur le territoire desservi par la STO, la capacité des sites banalisés serait presque atteinte.

Les données de 2002 permettent également d'observer que le nombre de passagers en transport en commun commence à prendre de plus en plus d'importance aux lignes-écrans du chemin de la Montagne et de la rivière Gatineau.

#### 4.5 PART MODALE ET LE TAUX D'OCCUPATION

La part modale du transport en commun et le taux d'occupation des véhicules particuliers permettent de tirer des conclusions intéressantes sur la demande et l'utilisation des infrastructures routières et des autres services de transport aux lignes-écrans.

#### 4.5.1 PART MODALE

La part modale du transport en commun est exprimée en pourcentage et représente la proportion de la population qui utilise le transport en commun comme moyen de déplacement par rapport à tous les autres modes de transport possibles.

Les données du tableau 4.9 présentent la part modale du transport en commun pour les années 1986, 1991 et 2002 aux différentes lignes écrans comprises sur le territoire de la Ville de Gatineau. La part modale a été calculée sur la base des données provenant de différents comptages de circulation et de classification (2002), de comptages à bord des autobus et de l'enquête origine-destination (1995).

**Tableau 4.9 : Part modale (% des passagers en transport en commun)**

Ligne-écran	Le matin <sup>(1)</sup>				L'après-midi <sup>(1)</sup>			
	1986	1991	1995	2002	1986	1991	1995	2002
2 à 4 Rivière des Outaouais	19%	20%	14%	27%	17%	19%	21%	24%
60 Île de Hull	16%	n.d.	22%	56%	16%	n.d.	17%	42%
61 Gamelin - liens principaux <sup>(2)</sup>	29%	n.d.	16%	12%	25%	n.d.	17%	10%
62 Chemin de la Montagne	26%	n.d.	21%	28%	27%	n.d.	25%	32%
63 Deschênes	21%	16%	20%	16%	20%	18%	20%	14%
64 Chelsea	1%	1%	4%	6%	3%	3%	10%	8%
65 Rivière Gatineau	18%	14%	9%	21%	19%	16%	6%	17%
67 Paiement	15%	9%	11%	13%	14%	9%	11%	9%
68 Lac Beauchamp	12%	n.d.	8%	15%	9%	n.d.	6%	12%
69 Masson	13%	13%	5%	16%	6%	6%	7%	10%
- Traversier (nouvelle)	n.d.	n.d.	-	0%	n.d.	n.d.	-	0%
- Autoroute 50 (nouvelle)	n.d.	n.d.	0%	7%	n.d.	n.d.	1%	5%

(1) Part modale durant l'heure de pointe

(2) Excluant les rues Berri, Archambault et Joffre

#### 4.5.2 TAUX D'OCCUPATION

Le tableau 4.10 présente le nombre moyen de passagers à bord des véhicules particuliers aux lignes-écrans de la Ville de Gatineau.

**Tableau 4.10 : Taux d'occupation (véhicules particuliers)**

Ligne-écran	Le matin <sup>(1)</sup>				L'après-midi <sup>(1)</sup>			
	1986	1991	1995	2002	1986	1991	1995	2002
2 Pont Champlain	1,32	1,26	1,19	1,26	1,43	1,26	1,23	1,32
3 Ponts Chaudière et du Portage	1,39	1,38	1,24	1,27	1,46	1,46	1,37	1,26
4 Pont Alexandra et MacD.-Cartier	1,35	1,32	1,31	1,26	1,46	1,34	1,31	1,27
2 à 4 Rivière des Outaouais	1,36	1,33	1,26	1,26	1,45	1,37	1,32	1,27
60 Île de Hull	1,39	1,40	1,36	1,29	1,39	1,34	1,37	1,31
61 Gamelin	1,30	n.d.	1,29	1,23	1,37	n.d.	1,32	1,29
61 Gamelin - liens principaux <sup>(2)</sup>	1,30	n.d.	1,29	1,23	1,37	n.d.	1,32	1,29
62 Chemin de la Montagne	1,39	1,32	1,30	1,25	1,33	1,37	1,30	1,29
63 Deschênes	1,41	1,34	1,32	1,29	1,42	1,31	1,36	1,31
64 Chelsea	n.d.	1,36	1,24	1,27	n.d.	1,38	1,31	1,30
65 Rivière Gatineau	1,37	1,42	1,33	1,25	1,38	1,40	1,43	1,27
67 Paiement	1,38	1,32	1,33	1,20	1,49	1,37	1,37	1,31
68 Lac Beauchamp	1,37	n.d.	1,33	1,14	1,50	n.d.	1,36	1,19
69 Masson	n.d.	1,39	1,23	1,12	n.d.	1,33	1,48	1,29
- Traversier (nouvelle)	n.d.	n.d.	n.d.	1,20	n.d.	n.d.	n.d.	1,28
- Autoroute 50 (nouvelle)	n.d.	n.d.	1,32	1,20	n.d.	n.d.	1,37	1,30

(1) Taux d'occupation durant l'heure de pointe

(2) Excluant les rues Berri, Archambault et Joffre

## 4.6 ANALYSE DES LIGNES-ÉCRANS

La présente section résume et présente une brève analyse de l'ensemble des données citées aux sections 4.2 à 4.5. Pour fin d'analyse, chaque ligne-écran est analysée à tour de rôle.

### Ligne-écran de la rivière des Outaouais (2 à 4)

De façon générale, on remarque une faible augmentation du nombre de véhicules particuliers qui ont traversé la ligne-écran de la rivière des Outaouais en pointe du matin entre 1991 et 2002. En après-midi, on note une diminution du niveau d'achalandage véhiculaire durant la même période. Cette situation peut s'expliquer par l'atteinte de la capacité de la ligne-écran de la rivière des Outaouais dans les années qui ont suivi 1991, combinée avec la demande de plus en plus importante du nombre de déplacements vers la rive ontarienne, une utilisation accrue du transport en commun comme mode de transport et une légère diminution du taux d'occupation des véhicules particuliers.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- L'ensemble des ponts fonctionne à capacité depuis 1991 et les quelques interventions des dernières années n'ont pas eu pour effet d'améliorer la situation (niveau de service E);
- Le nombre de déplacements en transport en commun a connu une augmentation annuelle moyenne de 5,8% pendant l'heure de pointe du matin et de l'ordre de 3,3% pendant l'heure de pointe de l'après-midi (1991 à 2002);
- La part modale du transport en commun est passée, entre 1991 et 2002, de 20% à 27% le matin et de 19% à 24% en après-midi.

### **Ligne-écran de l'Île de Hull (60)**

Globalement, les données recueillies indiquent une diminution des débits de circulation à la ligne-écran de l'Île de Hull. Cette diminution, associée à une légère augmentation de la capacité de la ligne-écran, se traduit par une nette amélioration des conditions de circulation durant les deux heures de pointe.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- L'achalandage véhiculaire a diminué de 23% (2,1% par année) et de 17% (1,5% par année) respectivement durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- Les niveaux de service durant les deux heures de pointe sont passés de E à C;
- En ce qui concerne le niveau d'achalandage du transport en commun, des augmentations annuelles moyennes de l'ordre de 7% et de 4% (entre 1986 et 2002) ont été respectivement observées durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- La part modale du transport en commun a augmenté de façon importante entre 1986 et 2002 passant de 16% à 56% le matin et de 16% à 42% l'après-midi.

Considérant les conditions de circulation observables sur le terrain durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi, il est difficile de croire aux résultats obtenus. À l'exception des liens des boulevards Montclair et Saint-Laurent, tous les autres liens qui franchissent la ligne-écran de l'Île de Hull sont passablement achalandés, voire congestionnés. Comme dans le cas de la ligne-écran du chemin de la Montagne, il y aurait certainement lieu de revoir la capacité de la ligne-écran de l'Île de Hull en portant une attention particulière aux éléments situés en amont et en aval de la ligne-écran qui affectent la qualité de l'écoulement de la circulation.

### **Ligne-écran de la rue Gamelin (61)**

À la ligne-écran de la rue Gamelin, peu de données nous permettent d'obtenir un portrait de la situation en 1991. Il faut donc comparer les données de 1986 et celles de 2002 pour avoir une idée de la tendance qui s'est dessinée. De plus, aucune autres données que celles de 2002 sont disponibles en ce qui concerne l'utilisation du transport en commun.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- En ce qui concerne les débits de circulation observés, des augmentations annuelles moyennes de 3,5% et de 2,1% ont été enregistrées en durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- Les niveaux de service se sont passablement détériorés passant de C à E le matin et de D à E l'après-midi.

### **Ligne-écran du chemin de la Montagne (62)**

Étant donné le développement massif des secteurs situés à l'ouest du chemin de la Montagne Sud, la ligne-écran du chemin de la Montagne a connu une augmentation soutenue de son niveau d'achalandage véhiculaire au cours des dernières années. Les infrastructures routières n'ont pas fait l'objet d'améliorations particulières depuis l'ouverture (1989) de l'axe Saint-Raymond (combinée avec l'abandon du tronçon de la rue Gamelin entre le chemin de la Montagne Sud et la

promenade de la Gatineau). Cette situation s'est traduite, au fil des années, par une détérioration importante des conditions de circulation durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi. Malgré une augmentation importante du nombre de passagers à bord des autobus de la STO à la ligne-écran du chemin de la Montagne, la part modale du transport en commun de son côté a augmenté faiblement. Ce phénomène peut être associé au fait que le taux d'occupation des véhicules particuliers ait diminué entre 1991 et 2002.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- Les débits de circulation ont augmenté à un rythme de 5,5% par année le matin et de 3,8% par année en après-midi;
- Les niveaux de service sont passés de D à F le matin et de E à F l'après-midi;
- Le nombre de passages à bord des autobus de la STO a augmenté de 7,2% et de 9,1% respectivement durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- La part modale du transport en commun est passée de 26% à 28% en pointe du matin et de 27% à 32% en pointe de l'après-midi;
- Le taux d'occupation des véhicules particuliers est passé de 1,32 à 1,25 le matin et de 1,37 à 1,29 l'après-midi.

### **Ligne-écran Deschênes (63)**

Les débits de circulation ont augmenté de façon modérée à cette ligne-écran. Une nette amélioration des conditions de circulation est cependant à noter durant les heures de pointe étant donné l'aménagement du boulevard Outaouais entre les chemins Eardley et de la Montagne Sud ainsi que l'élargissement à 2 voies de circulation par direction du chemin d'Aylmer.

L'implantation des nombreuses mesures préférentielles pour le transport en commun a eu pour effet de faire augmenter le niveau d'achalandage des autobus de la STO mais, la diminution et le maintien du taux d'occupation des véhicules particuliers le matin et l'après-midi s'est traduit par une certaine stabilité de la part modale du transport en commun.

Les faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit (1991-2002) :

- Les débits ont augmenté de 1,9% par année le matin et de 2,2% par année l'après-midi;
- Les niveaux de services se sont passablement améliorés passant de D à B durant l'heure de pointe du matin et de C à B l'après-midi;
- Le nombre de passagers à bord des autobus de la STO a grimpé de 3,1% par année le matin et de seulement 0,1% par année en après-midi;
- La part modale du transport en commun est demeurée stable le matin (16%) et a connu une diminution en après-midi passant de 18% à 14%;
- Le taux d'occupation est passé de 1,34 à 1,29 le matin et est demeuré stable en après-midi avec 1,31 personne par véhicule.

### **Ligne-écran Chelsea (64)**

Les débits de circulation ont augmenté de façon importante à cette ligne-écran entre 1991 et 2002. En effet, en 11 ans, l'achalandage véhiculaire a plus que doublé durant les deux heures de pointe de la journée. Étant donné la géométrie généreuse des axes routiers qui la traversent, les

conditions de circulation observées en 2002 demeurent très bonnes à la ligne-écran en question. Le nombre de passagers en transport en commun était très faible en 1991 et, en moyenne, il a plus que doublé à chaque année durant l'heure de pointe du matin et a augmenté de plus de 50% à chaque année l'après-midi. Malgré une diminution du taux d'occupation des véhicules particuliers, on remarque une augmentation de la part modale du transport en commun.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- Les débits de circulation ont augmenté, en moyenne, de 12,7% par année durant l'heure de pointe du matin et de 12,6% par année en après-midi;
- Les niveaux de service sont très bons durant les heures de pointe : ils sont passés de A, en 1991, à B, en 2002.
- En moyenne, l'augmentation annuelle du nombre de passagers à bord des autobus de la STO était respectivement de 136,4% par année et de 55,7% par année durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- La part modale du transport en commun est passée de 1% à 6% le matin et de 3% à 8% l'après-midi;
- Le taux d'occupation des véhicules qui ont traversé la ligne-écran a passé de 1,36 à 1,27 durant l'heure de pointe du matin et de 1,38 à 1,30 durant l'heure de pointe de l'après-midi.

### **Ligne-écran de la rivière Gatineau (65)**

Les débits de circulation n'ont pas évolués de façon importante à cet endroit. En effet, on a enregistré une légère diminution des débits durant l'heure de pointe du matin et une légère augmentation en après-midi. Pour cette raison, les conditions de circulation sont relativement stables entre 1991 et 2002. Malgré une diminution marquée du taux d'occupation des véhicules particuliers, l'achalandage des autobus de la STO a connu, en moyenne, des augmentations intéressantes et la part modale du transport en commun a augmenté durant les deux heures de pointe de la journée.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- En moyenne, les débits de circulation ont diminué de 0,3% par année le matin et ont augmenté de 1,4% par année l'après-midi;
- Les niveaux de service sont les mêmes durant l'heure de pointe du matin (E) et sont passés de E à F durant l'heure de pointe de l'après-midi ;
- Des augmentations respectives du nombre de passagers de 4,3% par année le matin et de 2,3% par année l'après-midi ont été enregistrées pour le transport en commun;
- La part modale du transport en commun est passée de 14% à 21% le matin alors qu'elle est passée de 16% à 17% l'après-midi;
- Le taux d'occupation des véhicules particuliers est passé de 1,42 à 1,25 le matin et de 1,40 à 1,27 l'après-midi.

### Ligne-écran de la montée Paiement (67)

Les développements résidentiels des dernières années à l'est de la rivière Gatineau ont eu pour effet de faire augmenter le niveau d'achalandage du réseau routier d'environ 33% entre 1991 et 2002 durant les heures de pointe. La qualité de l'écoulement de la circulation a été directement affectée par cette augmentation et les niveaux de service estimés démontrent bien cette situation. Le nombre de passagers du transport en commun a augmenté durant les deux heures de pointe de la journée (de façon plus importante en matinée). Cette situation se traduit par une augmentation de la part modale en avant-midi et en une stabilisation de cette même part modale en après-midi.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- Des augmentations de l'ordre de 3,2% et 3,3% par année ont été observées en ce qui concerne les débits circulant sur les axes qui franchissent la ligne-écran;
- Les niveaux de service estimés sont passés de C à D le matin et de D à E l'après-midi;
- Le transport en commun a connu une augmentation de passagers de l'ordre de 9,3% par année durant l'heure de pointe du matin et de 3,3% par année durant l'heure de pointe de l'après-midi;
- La part modale du transport en commun est passée de 9% à 13% le matin et est restée stable durant l'heure de pointe de l'après-midi;
- Le taux d'occupation est passé de 1,32 à 1,20 le matin et de 1,37 à 1,31 l'après-midi.

### Ligne-écran du Lac Beauchamp (68)

De façon générale, les données de 1991 et de 2002 indiquent une augmentation du nombre de véhicules particuliers qui ont traversé la ligne-écran du Lac Beauchamp durant les heures de pointe du matin et de l'après midi. Le nombre de passagers utilisant l'autobus et la part modale du transport en commun ont également connu des augmentations. Cette situation peut s'expliquer par le développement continu des secteurs situés à l'est de la ligne-écran et par l'implantation de mesures préférentielles efficaces pour les usagers du transport en commun.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- Augmentation des débits de circulation de 9,8% le matin et de 4,7% l'après-midi;
- L'augmentation du niveau d'achalandage du réseau routier se traduit par une légère détérioration des conditions de circulation qui demeurent quand même très acceptables : niveaux de service passent de A à C le matin et de B à C l'après-midi;
- Le nombre de déplacements en transport en commun a connu une augmentation annuelle moyenne de 17,6% pendant l'heure de pointe du matin et de l'ordre de 7,5% pendant l'heure de pointe de l'après-midi;
- La part modale du transport en commun est passée, entre 1991 et 2002, de 12% à 15% le matin et de 9% à 12% en après-midi.

### Ligne-écran Masson (69)

Globalement, les données recueillies indiquent une augmentation importante des débits de circulation et de l'achalandage du transport en commun à la ligne-écran de Masson. Ces augmentations peuvent être associées au développement des secteurs résidentiels à Masson-Angers et Buc-



kingham et aux mesures préférentielles implantées et aux améliorations du service de la STO des dernières années. Malgré l'augmentation importante des débits de circulation, la grande capacité des liens routiers qui franchissent la ligne-écran fait en sorte que les conditions de circulation demeurent tout aussi bonnes en 2002.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- L'achalandage véhiculaire a augmenté de 73,6% (6,7% par année) et de 62,4% (5,7% par année) respectivement durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- Les niveaux de service durant les deux heures de pointe sont passés de A à B;
- En ce qui concerne le niveau d'achalandage du transport en commun, des augmentations annuelles moyennes de l'ordre de 8,5% et de 20,9% (entre 1986 et 2002) ont été respectivement observées durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- La part modale du transport en commun a augmenté de façon importante entre 1986 et 2002 passant de 13% à 16% le matin et de 6% à 10% l'après-midi.

### **Lignes-écrans de l'autoroute 50 et du traversier de Masson (69)**

Étant donné que très peu de données sont disponibles concernant des deux lignes-écrans, aucune analyse poussée n'a été réalisée dans le cadre du présent mandat. La collection de données de transport dans le futur permettra éventuellement de statuer sur l'évolution des déplacements le long de ces deux lignes écrans.

## **4.7 PROBLÈMES SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT**

Les paragraphes qui suivent traitent principalement de l'état de la situation relativement aux problèmes identifiés sur le réseau de transport en 1994. L'état de la situation sera résumé en fonction des mêmes cinq catégories qui avaient été définies lors de l'élaboration du *Plan intégré* de 1994 soient :

- La circulation interprovinciale;
- La circulation est-ouest;
- Le réseau autoroutier;
- Le réseau artériel;
- Les carrefours.

### ***CIRCULATION INTERPROVINCIALE***

Aucune amélioration des conditions de circulation entre les rives québécoise et ontarienne n'est particulièrement notable depuis l'élaboration du *Plan intégré* en 1994. En effet, l'ensemble des ponts fonctionne à capacité depuis 1991 et les quelques interventions des dernières années n'ont pas eu pour effet d'améliorer la situation (niveau de service E). Cette situation peut s'expliquer par l'atteinte de la capacité de la ligne-écran de la rivière des Outaouais dans les années qui ont suivi 1991, combinée avec la demande de plus en plus importante du nombre de déplacements entre les deux rives, une utilisation accrue du transport en commun comme mode de transport et une légère diminution du taux d'occupation des véhicules particuliers.

Les seules interventions réalisées sur la ligne-écran de la rivière des Outaouais (aménagement de voies réservées dans chaque direction au pont du Portage et d'une voie réservée réversible sur le pont Champlain) ont eu pour effet d'améliorer les conditions de circulation pour le transport en commun. Il est important de souligner que, entre 1991 et 2002, le nombre de déplacements en transport en commun a connu une augmentation annuelle moyenne de l'ordre de 5,8% pendant l'heure de pointe du matin et de l'ordre de 3,3% pendant l'heure de pointe de l'après-midi.

### **CIRCULATION EST-OUEST**

Les conditions de circulation est-ouest entre les secteurs situés de part et d'autres du parc de la Gatineau demeurent toujours difficiles étant donné qu'aucune intervention n'a permis d'augmenter la capacité de la ligne-écran du chemin de la Montagne depuis le prolongement du boulevard Saint-Raymond à l'ouest du boulevard de la Cité-des-Jeunes. Malgré l'élargissement du chemin d'Aylmer à l'ouest de la place Samuel-De Champlain, les caractéristiques des liens routiers situés à l'est du parc de la Gatineau ont pour effet de limiter la capacité de la ligne-écran du chemin de la Montagne. En effet, cette situation est reliée principalement à la disponibilité de seulement deux voies de circulation (une par direction) sur le boulevard Alexandre-Taché à l'est de la rue Saint-Dominique et à la capacité de l'intersection des boulevards Saint-Raymond et de la Cité-des-Jeunes.

Depuis 1991, la traversée de la rivière Gatineau, permettant les déplacements entre les secteurs Gatineau et Hull, demeure toujours problématique étant donné qu'aucune intervention n'a été réalisée pour accroître la capacité des ponts Alonzo-Wright, des Draveurs et Lady-Aberdeen. Les débits de circulation n'ont pas augmenté de façon importante mais, l'implantation de mesures prioritaires pour autobus à l'approche de la ligne-écran de la rivière Gatineau a certainement contribué aux augmentations du niveau d'achalandage des autobus de la STO et de la part modale du transport en commun observées entre 1991 et 2002.

La construction du tronçon du boulevard La Vérendrye entre la rue de Cannes et l'avenue Principale, dans le secteur Gatineau, a permis de régler les problèmes de circulation de transit que subissaient les résidents des secteurs résidentiels Côte d'Azur et Touraine. Cependant, le prolongement de l'axe routier ne permet pas de régler de manière adéquate les problèmes de mobilité des mouvements de circulation est-ouest étant donné qu'un élargissement du pont Alonzo-Wright est également requis (le pont étant à capacité depuis plusieurs années).

### **RÉSEAU AUTOROUTIER**

L'échangeur Maisonneuve / Sacré-Cœur opère constamment dans des conditions de congestion aux heures de pointe. Étant donné qu'aucune intervention n'a permis d'augmenter la capacité des ponts des Draveurs et Lady-Aberdeen depuis l'élaboration du *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun*, la capacité de l'échangeur demeure en équilibre avec celle des ponts de la rivière Gatineau.

Sur l'autoroute 50, la congestion atteint constamment la courbe de la montée Paiement en période de pointe du matin. La congestion étant créée par l'atteinte de la capacité du pont des Draveurs durant cette période, il ne serait pas justifié, pour le moment, d'intervenir sur le réseau autoroutier puisque sa capacité est suffisante.

La portion de l'autoroute 5 comprise entre le pont MacDonald-Cartier et le boulevard Saint-Raymond demeure fortement achalandée durant les périodes de pointe. Des files d'attente importantes sont observables en direction nord en amont des sorties vers le secteur Gatineau (autoroute 50) et le boulevard du Casino et en direction sud en amont de la sortie vers le secteur Gatineau (autoroute 50). Tout comme au moment de l'élaboration du *Plan intégré*, l'écoulement de la circulation sur l'autoroute 5 est fortement affectée par les files d'attente observables entre le pont MacDonald-Cartier et le boulevard du Casino.

À l'extrémité est de l'autoroute 50, les automobilistes continuent d'emprunter de façon de plus en plus importante la route 309 ou la rue Georges pour atteindre la route 148 (au sud) ou pour se diriger vers Notre-Dame-de-la-Salette. Le prolongement de l'autoroute 50 permettrait de diminuer la circulation dans les secteurs de la route 309 et de la rue Georges et de réduire les inconvénients que subissent les résidents des secteurs Masson et Buckingham reliés à la circulation de transit.

### **RÉSEAU ARTÉRIEL**

Le maintien des caractéristiques géométriques de certains axes routiers du réseau municipal a pour effet d'entretenir des problèmes de mobilité qui ont déjà été identifiés lors de l'élaboration du *Plan intégré* (boulevards Alexandre-Taché, Maisonneuve et Saint-Joseph). On peut notamment noter que la géométrie du boulevard Alexandre-Taché entre la rue Saint-Dominique et le pont du ruisseau de la Brasserie (une voie de circulation par direction) a pour effet de créer de la congestion en direction est le matin et en direction ouest l'après-midi et de causer des problèmes de mobilité entre les secteurs Aylmer et Hull. De plus, les contraintes de capacité du pont du Portage et de l'échangeur Maisonneuve / Sacré-Cœur ont pour effet de créer des bouchons de circulation importants durant les périodes de pointe.

### **CARREFOURS**

De par leur géométrie et la demande véhiculaire qu'elles doivent desservir, quelques intersections du réseau routier de l'Outaouais présentaient, lors de l'élaboration du *Plan intégré*, des conditions de circulation qui indiquaient l'urgence d'intervenir.

Les intersections problématiques identifiées en 1994 étaient les suivantes :

- Alexandre-Taché – Laurier / Eddy;
- Saint-Raymond / Saint-Joseph;
- Maisonneuve / Sacré-Cœur.

Étant donné l'évolution des déplacements sur le réseau routier et le nombre limité d'interventions réalisées depuis le *Plan intégré*, les deux intersections suivantes pourraient être ajoutées à la liste :

- Saint-Raymond / Cité-des-Jeunes;
- Gréber / Maloney.

## 4.8 CONCLUSIONS SUR L'ADÉQUATION OFFRE-DEMANDE

Entre 1986 et 2002, les débits de circulation ont évolués de manière importante sur le réseau routier de l'Outaouais. En effet, les données de certaines lignes écrans montre des accroissements de la circulation pouvant atteindre 40% à 80 %. Parallèlement, il a été possible d'observer une certaine stabilité du niveau d'achalandage du transport en commun entre 1986 et 1995 alors que des augmentations marquées ont été observées entre 1995 et 2002. D'ailleurs, la part modale du transport en commun a atteint des niveaux inégalés à certaines lignes écrans en 2002 alors qu'une diminution constante des taux d'occupation automobile a été observée entre 1986 et 2002. Malgré un effort marqué de la population outaouaise pour l'utilisation du transport en commun, l'importance de l'augmentation des débits véhiculaires aux lignes écrans contribue directement à l'augmentation de la congestion routière et à l'accroissement des retards.

À certains endroits, les conditions de circulation sont tellement difficiles durant les périodes de pointe que les usagers du réseau routier subissent des retards importants. Ces conditions de circulation difficiles ont un impact négatif direct sur la qualité du service de transport en commun. L'instauration de mesures préférentielles pour autobus à l'approche des rivières des Outaouais et de la Gatineau a contribué à améliorer les conditions de circulation du transport en commun mais, d'autres interventions doivent être mises de l'avant pour favoriser ses usagers. De telles interventions permettront de diminuer le temps de déplacement des autobus sur le réseau, d'attirer un nombre plus important d'usagers et de faire augmenter la part modale du transport en commun.