

**Transportation Committee
Report 10
September 2, 2020**

34

**Comité des transports
Rapport 10
Le 9 septembre 2020**

**Report to
Rapport au:**

**Transportation Committee
Comité des transports
2 September 2020 / 2 septembre 2020**

**and Council
et au Conseil
9 September 2020 / 9 septembre 2020**

**Submitted on August 26, 2020
Soumis le 26 août 2020**

**Submitted by
Soumis par:
John Manconi, General Manager/directeur général, Transportation Services
Department/Direction générale des transports**

**Contact Person
Personne-ressource :
Vivi Chi, Director, Transportation Planning/directrice, Planification des transports
613-580-2424, 21877, Vivi.Chi@ottawa.ca**

Ward: CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE LA VILLE File Number: ACS2020-TSD-PLN-0005

SUBJECT: STO Transit Study for Gatineau's West End: Integration with Ottawa

**OBJET: Étude du transport collectif de la STO dans le quartier ouest de
Gatineau : intégration dans le réseau d'Ottawa**

REPORT RECOMMENDATIONS

**That Transportation Committee and Council receive this interim report for
information.**

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des transports et le Conseil municipal prennent connaissance de ce rapport provisoire pour information.

SYNTHÈSE ADMINISTRATIVE

La Société de transport de l'Outaouais (STO) propose d'aménager un réseau de tramway électrique pour servir les résidents de l'Ouest de Gatineau et pour permettre aux navetteurs de se rendre dans les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa. Ce rapport se veut une synthèse des travaux et de la consultation menés à ce jour, en mettant l'accent sur les problèmes qui se répercuteraient sur la Ville d'Ottawa.

On relève actuellement plus de 200 000 passages interprovinciaux par jour, dont environ 25 % dans les transports en commun. Des études de la circulation nous apprennent aussi que le réseau routier de Gatineau est déjà exploité à plein régime. On s'attend à ce que cette demande augmente dans les 15 prochaines années, puisque la population de Gatineau continue de s'accroître. Ces chiffres indiquent qu'il faut rehausser les services de transport en commun offerts au public.

Dans l'étude réalisée jusqu'à maintenant, on a fait appel à de nombreux intervenants, dont la Commission de la capitale nationale (CCN), Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC), le ministère des Transports du Québec (MTQ), la Ville de Gatineau et la Ville d'Ottawa.

L'intégration d'une nouvelle installation de transport en commun dans le cœur du centre-ville d'Ottawa est compliquée en raison de son contexte historique, de son statut de capitale, des besoins contradictoires et des emprises limitées. On continue de mener cette étude en effectuant des analyses techniques, et ce rapport provisoire fait état des problèmes à résoudre avant de soumettre une recommandation au Conseil municipal d'Ottawa et au Conseil municipal de Gatineau pour qu'ils puissent rendre une décision définitive dans ce projet de tramway. Dans le calendrier de l'étude de la STO, on prévoit aujourd'hui que le Conseil municipal d'Ottawa rendra en novembre 2020 une décision dans l'intégration de ce réseau à Ottawa.

Hypothèses et analyse

On a constaté qu'il fallait aménager à Gatineau deux couloirs de transport en commun rapide : un couloir longerait le boulevard des Allumettières et le boulevard du Plateau, et l'autre, le chemin d'Aylmer et le boulevard Alexandre-Taché. Les choix technologiques sont au nombre de deux :

1. le scénario tout tramway;
2. un scénario hybride, dans lequel l'un des couloirs serait celui du tramway et l'autre, celui du transport en commun rapide par autobus (TCRA).

Le tramway de la STO se rendrait à Ottawa en passant par le pont du Portage. À partir de ce point (du côté d'Ottawa), on évalue actuellement deux options pour l'aménagement des couloirs :

1. l'option de la rue Wellington en surface (en aménageant trois stations). Ce couloir prévoit aussi deux sous-options : d'une part, les automobilistes continueraient de circuler sur toute la longueur de cette rue, et d'autre part, il n'y aurait pas de circulation automobile entre la rue Bank et la rue Elgin;
2. l'option du tunnel de la rue Sparks (en aménageant deux stations).

Option de la rue Wellington

Ce couloir, qui serait aménagé sur une emprise exiguë, réunit de nombreuses vocations concurrentes : l'automobile, le transport en commun, la piste cyclable dans les deux sens, les trottoirs, l'aménagement paysager et l'exploitation des autocars. En outre, on prévoit une zone tampon de sécurité du côté sud pour le Cabinet du premier ministre et d'autres édifices fédéraux, dont les Cités parlementaire et judiciaire. Sa désignation en tant que boulevard de la Confédération dicte des impératifs particuliers dans la conception, par exemple, une large esplanade (d'au moins 6,5 m de largeur du côté nord).

Dans son étude, la STO conclut que l'intégration d'un tramway circulant dans les deux sens du côté nord de la rue Wellington est viable, mais qu'il faudrait consentir des compromis considérables en raison de l'emprise limitée.

Option de la rue Sparks

Dans son étude, la STO conclut qu'un tunnel sous la rue Sparks est viable, même si la construction en sous-sol est plus complexe et plus onéreuse que l'option du couloir en surface. Le couloir de la rue Sparks est étroit, ce qui imposera des contraintes dans la conception du tunnel et dans la configuration des stations du tramway. Il faudra éviter ou réinstaller les services publics en sous-sol. Le portail du tunnel se trouvera dans le voisinage à l'est du Jardin des provinces et des territoires et non loin du site du Monument aux victimes du communisme.

Prolongement des circuits d'autobus de la STO dans les rues de la Ville

Même si on aménage un réseau de tramway, les autobus de la STO circuleront dans les rues du centre-ville d'Ottawa. Pour se rendre à Ottawa, ces autobus traverseraient le pont du Portage, ainsi que le pont Macdonald-Cartier.

Le scénario « tout tramway » réduirait d'environ 70 %, par rapport à la situation actuelle, le nombre d'autobus de la STO dans le centre-ville d'Ottawa. Les scénarios de transport en commun « hybrides » (tramway dans l'un des deux couloirs de transport en commun et autobus rapide dans l'autre couloir) réduiraient d'environ 30 % à 45 %, par rapport à la situation actuelle, le nombre d'autobus de la STO dans le centre-ville d'Ottawa.

Évaluation de la circulation

On a mis au point, afin d'établir des comparaisons avec chacune des options de couloir, des modèles de circulation pour les segments routiers, ainsi qu'à plusieurs grandes intersections. L'analyse porte sur l'évolution prévue des courants et des opérations de circulation dans tout le centre-ville d'Ottawa.

On prévoit que la demande en circulation automobile continuera d'être forte dans le cœur du centre-ville. Sans égard au couloir que l'on sélectionnera, la modélisation de la circulation laisse entendre que l'aménagement d'un réseau de transport en commun plus efficient (comme le tramway) pour relier Gatineau à Ottawa réduirait de l'ordre de 15 % à 20 % la demande automobile totale pendant les périodes de pointe.

Pour ce qui est de la circulation automobile dans le cœur du centre-ville, l'option du tunnel est celle qui produit le moins grand nombre de répercussions; les options

d'aménagement hors sol sur la rue Wellington auront des répercussions, puisque la circulation sera redistribuée parmi d'autres rues; en outre, l'option « interdisant la circulation automobile à l'est de la rue Bank » aura les répercussions les plus fortes.

Principaux problèmes à résoudre

Il faut résoudre les problèmes suivants avant que le personnel de la Ville puisse exprimer une recommandation à propos de l'option de couloir privilégiée (soit celle de la rue Wellington par rapport à celle de la rue Sparks) et du scénario de transport en commun de la STO (tout tramway par rapport à l'option hybride) pour que le Conseil puisse l'étudier et l'approuver.

1. Accès aux Cités parlementaire et judiciaire

- La viabilité de l'option de la rue Wellington est subordonnée à la question de savoir si on pourra fermer et regrouper les nombreux accès du côté nord de la rue Wellington. SPAC doit mener un examen interne de cette proposition dans le cadre de sa planification à long terme.

2. Incidences de la circulation sur les rues d'Ottawa

- Le Conseil municipal devrait connaître intégralement l'incidence, sur la circulation, de l'option de la rue Wellington avant de se pencher sur les compromis. Il faudra élaborer les options et les stratégies qui permettront de maîtriser cette incidence.

3. Cyclisme

- Puisqu'il faudra aménager des voies cyclables sur la rue Wellington, la STO doit affiner sa proposition. Pour ce qui est de l'option de la rue Wellington autorisant la circulation automobile, en raison de l'emprise exigüe, aucune des sous-options proposées n'est idéale et appuyée pour des raisons de sécurité.

4. Impératifs fonciers

- SPAC doit confirmer s'il est possible d'aménager, pour ce projet, d'autres propriétés du côté nord de la rue Wellington. À l'heure actuelle, ce ministère examine cette demande.

5. Scénario tout tramway et scénario hybride

- Sans égard au choix de couloir à Ottawa, la décision selon laquelle on aménagera, du côté de Gatineau, des installations de transport en commun tout tramway ou hybrides (tramway et autobus) aura une incidence permanente quant au nombre d'autobus de la STO qui circuleront dans les rues d'Ottawa.

6. Coûts

- On calcule, à l'heure actuelle, les coûts des immobilisations à consacrer aux options d'aménagement des couloirs. On n'a toujours pas déterminé les coûts de gestion des infrastructures.

Répercussions financières

L'Étude complémentaire de la STO est financée grâce aux contributions du gouvernement fédéral (50 %) et du MTQ (40 %) dans le cadre du programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC). Le reliquat de 10 % est financé par la STO. Bien que le financement à consacrer à la mise en œuvre du projet ne soit pas entièrement garanti, la STO prévoit que le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec se partageront les coûts de l'intégralité du financement. On ne s'attend pas à ce que la Ville d'Ottawa apporte une contribution financière.

Consultation publique

En s'inspirant de la consultation publique lancée à Gatineau en juin 2019, la consultation menée à Ottawa a commencé par une séance d'information technique du Conseil municipal le 15 mai 2020, afin de présenter le projet et de tracer les grandes lignes des principales constatations jusqu'à maintenant, ce qui a permis d'apprendre que le pont du Portage constitue le point de passage et que les couloirs de la rue Wellington et de la rue Sparks ont été retenus. Dans la période comprise entre le 22 juin et le 19 juillet 2020, la STO a proposé de consulter en ligne le grand public, notamment à propos des détails des travaux réalisés jusqu'à maintenant, en plus de mener un sondage (www.sto.ca).

Dans l'ensemble, 1 503 participants ont répondu au sondage en ligne, et on a reçu d'autres messages par courriel. Le lecteur trouvera, dans la pièce 3 de ce rapport, une analyse complète de la consultation publique.

Conclusion

Les répercussions potentielles de ce projet dépendront des scénarios d'aménagement de couloir et de transport en commun qui sont toujours soumis à une analyse. Quelle que soit l'option retenue, l'amélioration du réseau de transport en commun de Gatineau aura des répercussions positives pour les résidents d'Ottawa et de Gatineau qui veulent se rendre à leur destination de part et d'autre de la rivière des Outaouais, en plus de réduire la dépendance à l'endroit des voitures particulières.

L'amélioration du transport en commun cadre bien avec les objectifs de transport durable de la Ville. L'amélioration du transport en commun permet d'offrir, aux résidents de la région de la capitale nationale, un plus vaste choix durable dans leur mobilité, en plus de permettre d'améliorer l'équité pour ceux qui ne peuvent pas ou qui ne veulent pas avoir de voiture, d'améliorer la qualité de l'air ambiant et d'étayer les principes du Plan directeur sur les changements climatiques.

CONTEXTE

En 2010, la STO a lancé un certain nombre d'études pour se pencher sur les possibilités de prolonger le réseau de transport en commun rapide pour servir les résidents de l'Ouest de Gatineau (Aylmer) et pour permettre à ces navetteurs de se rendre dans les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa. Dans le cadre des travaux précédents, la STO avait conclu qu'il faudrait faire appel à un ensemble de mesures de transport en commun rapide le long du couloir du boulevard des Allumettières et du couloir du chemin d'Aylmer et du boulevard Alexandre-Taché pour répondre aux besoins en transport en commun des résidents de Gatineau. En janvier 2020, la STO a confirmé qu'il fallait prévoir un réseau de tramway. Par conséquent, au moment d'écrire ces lignes, on continue d'examiner les trois autres scénarios de transport en commun (figure 1), dont le tramway dans les deux couloirs de Gatineau et deux scénarios « hybrides » (service d'autobus rapide dans un couloir et tramway dans l'autre couloir). Cette information a été présentée au Conseil municipal à l'occasion de la séance d'information technique le 15 mai 2020 (pièce 5).

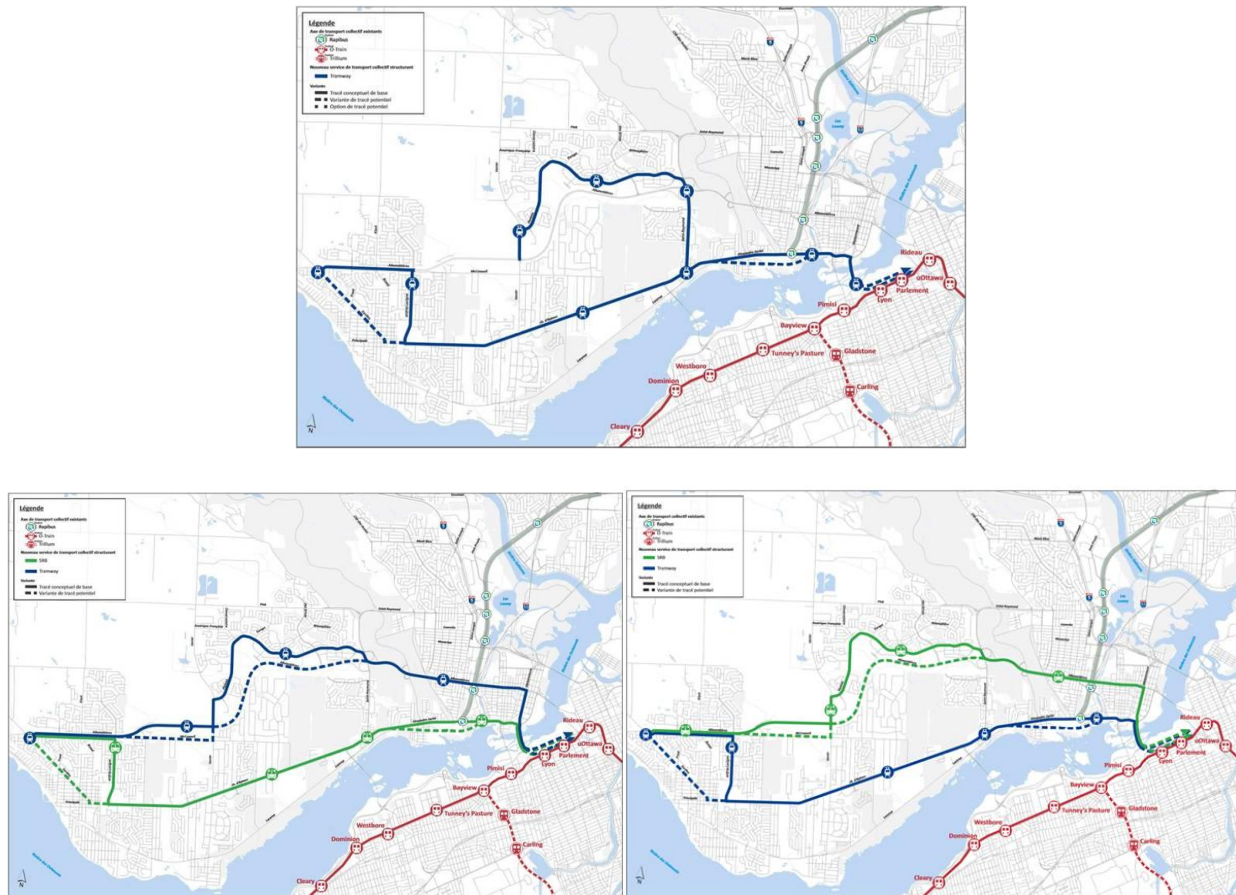


Figure 1 : Les trois autres scénarios pour le transport en commun à Gatineau.

Dans chaque scénario, il faudrait toujours que la STO exploite des circuits d'autobus dans les rues d'Ottawa. Le nombre d'autobus serait réduit de 30 % (scénario hybride) à 70 % (scénario tout tramway) par rapport aux chiffres actuels, selon le scénario de transport en commun qui sera retenu en définitive. Les autobus se rendraient à Ottawa en passant par le pont du Portage. L'étude de la STO (menée sous le titre « Étude complémentaire ») se déroule à l'heure actuelle, et il faut toujours résoudre de nombreux problèmes critiques. La STO prévoit de terminer d'ici la fin de l'année la tranche de l'étude consacrée à Ottawa.

On propose d'aménager deux couloirs distincts pour l'intégration des transports en commun du côté d'Ottawa : le couloir (en surface) de la rue Wellington et le couloir (tunnel) de la rue Sparks. Pour ce qui est du couloir de la rue Wellington, deux options sont prévues (l'une avec circulation automobile et l'autre sans circulation automobile

entre la rue Bank et la rue Elgin). Les couloirs aménagés sur le territoire de la Ville d'Ottawa sont conceptuellement représentés dans la figure 2.

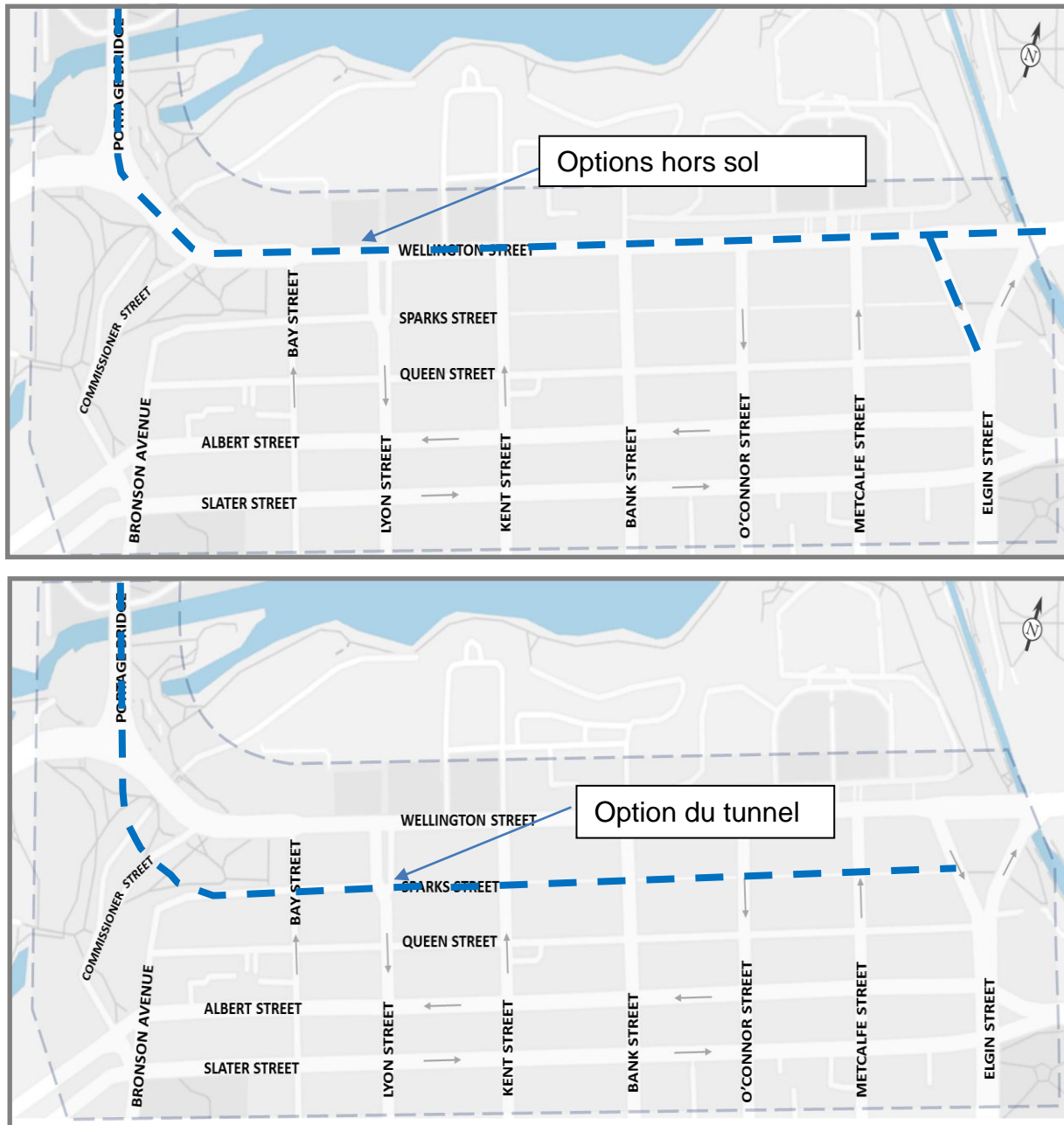


Figure 2 : Tracés projetés du couloir hors sol et du couloir du tunnel pour le réseau de tramway.

Le présent rapport donne un aperçu des grands enjeux du projet et des incidences, sur la Ville d'Ottawa, des constatations faites à ce jour de l'Étude complémentaire. Un

rapport de suivi sera soumis au Comité des transports et au Conseil municipal lorsque le personnel aura rédigé une recommandation sur cette étude. Le calendrier de l'étude de la STO prévoit actuellement que le Conseil municipal d'Ottawa rendra, d'ici novembre 2020, une décision sur l'intégration du réseau à Ottawa. Il faut signaler que la STO travaille en étroite collaboration avec le personnel de la Ville, avec la Commission de la capitale nationale (CCN), avec Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC), avec la Ville de Gatineau et avec le ministère des Transports du Québec (MTQ).

ANALYSE

Besoins

La population de Gatineau a considérablement augmenté, surtout dans le quartier ouest. On dénombre actuellement chaque jour plus de 200 000 passages interprovinciaux, dont environ 48 000 dans les transports en commun. Rien que pour le pont du Portage, on dénombre environ 3 500 usagers des transports en commun qui traversent ce pont durant les heures de pointe. La demande devrait augmenter pour s'établir à quelque 7 000 ou 7 500 usagers des transports en commun à chacune des heures de pointe dans les 15 prochaines années. Le réseau routier est aujourd'hui exploité à plein régime. Pour ces raisons, les services actuels de transport en commun ne suffisent pas à répondre aux besoins de la population croissante, qui devrait augmenter de 33 % pour le quartier ouest de Gatineau et de 26 % pour Gatineau d'ici 2051.

L'objectif de l'Étude complémentaire de la STO consiste à adopter, pour les transports en commun rapides, une solution qui répond aux besoins en transport des résidents du quartier ouest de Gatineau, qui connaît une croissance fulgurante, ainsi qu'aux besoins des usagers du transport en commun d'Ottawa qui doivent chaque jour faire la navette entre les deux provinces, notamment les milliers de fonctionnaires qui travaillent à la place du Portage et aux Terrasses de la Chaudière. Dans le cadre de cette étude, on évalue la viabilité du projet en examinant les couloirs, la localisation des stations, les technologies du tramway et de l'autobus, entre autres, le potentiel d'achalandage et les coûts.

Il convient de signaler que la prévision de la demande des navetteurs à destination du centre-ville ne tenait pas compte de la situation actuelle du télétravail en raison de la

pandémie de COVID-19. On ne sait toujours pas dans quel délai les travailleurs regagneront leurs bureaux dans le centre-ville. Toutefois, le centre-ville reste une destination attrayante à long terme, et on continue d'avoir besoin de liaisons plus efficaces dans les transports en commun, non seulement pour les travailleurs, mais aussi pour les étudiants, les touristes ou les gens qui se déplacent pour des raisons de santé ou de loisirs. Ce projet devrait s'étendre sur une plus longue durée, et le choc de la pandémie sur la réalisation de ce projet sera probablement limité au délai dans lequel le système sera exploité à plein régime, au lieu de désigner un couloir qui fait l'objet de l'étude menée à l'heure actuelle.

Localisation du point de passage : le pont Prince-de-Galles ou le pont du Portage

Dans le cadre de l'étude, on s'est penché sur plusieurs points de passage potentiels pour le réseau de tramway. Le lecteur en trouvera la synthèse dans la pièce 2. Il convient d'attirer l'attention sur les options du pont Prince-de-Galles (pour assurer la liaison avec la station Bayview) et pour le pont du Portage (pour assurer la liaison avec les alentours de la station Lyon).

Le point de passage du pont Prince-de-Galles est problématique pour un certain nombre de raisons quand il s'agit de se pencher sur les besoins de cette étude en particulier. Le pont est situé trop loin à l'ouest du complexe des bureaux du centre-ville de Gatineau pour être avantageux pour les navetteurs qui se rendent dans ce secteur. Les passagers devraient prendre une correspondance à l'extrémité nord du pont (en sortant du tramway) pour emprunter un autre circuit afin de parcourir le reste de leur trajet menant au centre-ville de Gatineau. De même, les clients d'Ottawa qui proviennent de l'Est et du Sud-est d'Ottawa et qui doivent se rendre au centre-ville de Gatineau devraient revenir sur leurs pas, et tous les clients provenant d'Ottawa devraient faire une correspondance supplémentaire.

À l'extrémité sud du pont, les clients de Gatineau qui doivent se rendre au centre-ville d'Ottawa devraient sortir du tramway afin de prendre la Ligne de la Confédération pour parcourir le court trajet menant à leur destination. En outre, les trains de la Ligne 1 dans le sens est qui partent de la station Bayview sont bondés, puisqu'il s'agit du point le plus achalandé de cette ligne. Il faudrait prévoir une capacité supplémentaire en augmentant le nombre de trains en service sur cette ligne, ce qui donne lieu à des dépenses en immobilisations et d'exploitation considérables et ce qui réduit l'année de l'horizon prévisionnel au cours de laquelle cette ligne atteindra le maximum de sa capacité.

L'augmentation planifiée et projetée des niveaux de service et les nouveaux achats de trains prévus dans les plans d'abordabilité pour les prochaines phases du réseau de l'O-Train ne permettent pas d'aménager la capacité grâce à laquelle on pourrait accueillir un nombre supplémentaire de clients qui auraient fait appel aux services de la STO pour se rendre à la station Bayview. En accueillant ces clients de Gatineau à la station Bayview, on réduirait la capacité à plus long terme qui permettrait de s'adapter à la croissance dans l'Ouest d'Ottawa, à Nepean, à Kanata et à Stittsville, et on pourrait avoir besoin d'une autre grande ligne de transport en commun rapide depuis le secteur ouest jusqu'au centre-ville d'Ottawa.

Toutefois, le pont Prince-de-Galles représente toujours une option satisfaisante pour une liaison secondaire dans le cadre de l'agrandissement projeté des réseaux de transport en commun de la région métropolitaine. Le prolongement projeté du Rapibus ou de la Ligne Trillium, par exemple, pourrait permettre d'aménager différentes liaisons, par exemple :

- depuis Gatineau à destination du centre événementiel projeté sur les plaines LeBreton, de l'Université Carleton, des édifices fédéraux sur les Buttes de la Confédération, de l'hôpital projeté à la station Carling et de l'Aéroport international d'Ottawa;
- depuis Gatineau à destination de Kanata-Nord et du Quartier général de la Défense nationale, en plus d'une liaison dans le sens ouest sur la Ligne de la Confédération;
- à partir du Sud d'Ottawa jusqu'au secteur Hull de Gatineau.

Pendant les déplacements de l'avant-midi, puisque les clients d'Ottawa descendent dans les stations de la Ligne 1, des places dans les trains qui circulent dans le sens est deviennent libres à partir de la station Lyon. Pour permettre d'exploiter efficacement l'infrastructure ferroviaire, le point de passage qui serait le mieux adapté au tramway serait le pont du Portage, en prévoyant des correspondances avec la Ligne 1 à la station Lyon ou à la station Parlement.

Les couloirs du tramway à Ottawa

À partir du point de passage du pont du Portage, on a envisagé d'aménager des voies de transport en commun de la STO réservées dans plusieurs rues dans le sens

est-ouest : la rue Wellington, la rue Sparks, la rue Queen, les rues Albert et Slater et l'avenue Laurier. Puisque la rue Queen a récemment été réaménagée pour devenir une « rue complète » et que l'on mène actuellement des plans comparables pour donner une nouvelle vocation aux anciennes voies réservées aux autobus sur la rue Albert et sur la rue Slater, ces trois rues ne se prêtent pas facilement à une conversion en couloirs de tramway. L'avenue Laurier est elle aussi trop loin au sud par rapport à la Cité parlementaire et aux immeubles de bureaux du gouvernement fédéral.

À l'automne 2019, le Conseil municipal a approuvé le Plan du domaine public de la rue Sparks, qui a été élaboré avec la CCN, SPAC et le grand public. Selon le Plan officiel, la rue Wellington est une voie d'accès panoramique, et le rapport sur les Orientations préliminaires du nouveau plan officiel indique que l'on propose d'attribuer à ce secteur la désignation de district spécial de la Cité parlementaire. Ces documents officiels, de concert avec le Plan du domaine public de la rue Sparks, précise que ce secteur fait partie des secteurs les plus importants d'Ottawa, ce qui oblige à respecter une norme rigoureuse d'investissement dans l'esthétique urbaine et dans le domaine public. En particulier, le Plan du domaine public tenait effectivement compte du rôle du transport en commun sur la rue Sparks; or, compte tenu de l'exiguïté du couloir, il n'y a simplement pas du tout de place pour aménager un couloir de transport en commun. Toutefois, le Plan n'empêche pas d'aménager ce couloir en sous-sol.

À l'heure actuelle, les autobus de la STO circulent sur la rue Wellington; c'est pourquoi il s'agit d'un couloir qui mérite d'être examiné dans les détails pour être converti éventuellement en couloir mixte pour le tramway et l'autobus.

A. Rue Wellington – Couloir en surface

Dans cette option, les voies de transport en commun réservées dans les deux sens permettraient d'exploiter des circuits de tramway et certains circuits d'autobus de la STO, en particulier les boucles pour les transports en commun. Cette proposition obligerait à reconstruire intégralement la rue Wellington. Les voies de transport en commun seraient aménagées du côté nord de la rue, ce qui donnerait plus de souplesse pour la circulation, par exemple dans la gestion à prévoir à toutes les intersections dans le sens sud. On a aussi sélectionné le côté nord dans le cadre de l'examen des options, puisque ce secteur réclamerait moins de place dans une emprise déjà très exiguë. Il faudra aussi protéger les plans de la Ville et de la CCN pour une

infrastructure cyclable dans les deux sens, qui serait elle aussi aménagée du côté nord de la rue.

On se penche actuellement sur deux sous-options pour l'intégration du réseau de tramway le long de la rue Wellington :

1. l'option qui prévoit des voies de circulation automobile sur toute la longueur de la rue Wellington;
2. l'option qui interdit la circulation automobile entre la rue Bank et la rue Elgin.

Les compromis auxquels il faut consentir entre les deux scénarios ci-dessus portent sur les normes de conception et sur les répercussions sur la circulation en aval dans les rues du centre-ville d'Ottawa. Dans le cadre de l'étude, on continue d'évaluer ces enjeux.

À partir du pont du Portage, le tramway ne serait pas alimenté par des caténaires en suspension, et les trains du réseau seraient mus par des batteries, pour préserver l'esthétique visuelle du boulevard de la Confédération. Il se peut que l'on doive intégrer, dans la conception de la station à la fin de la ligne, un poste de recharge des batteries. Il faudra examiner les aspects techniques de ce scénario.

On propose d'aménager trois stations sur la rue Lyon, la rue Bank et la rue Elgin (non loin de la rue Queen) ou à proximité de ces rues. Veuillez consulter la figure 3. Selon la conception qui sera retenue, la station Elgin pourrait avoir des incidences sur les panoramas et sur les aménagements des alentours du Monument commémoratif de guerre du Canada.

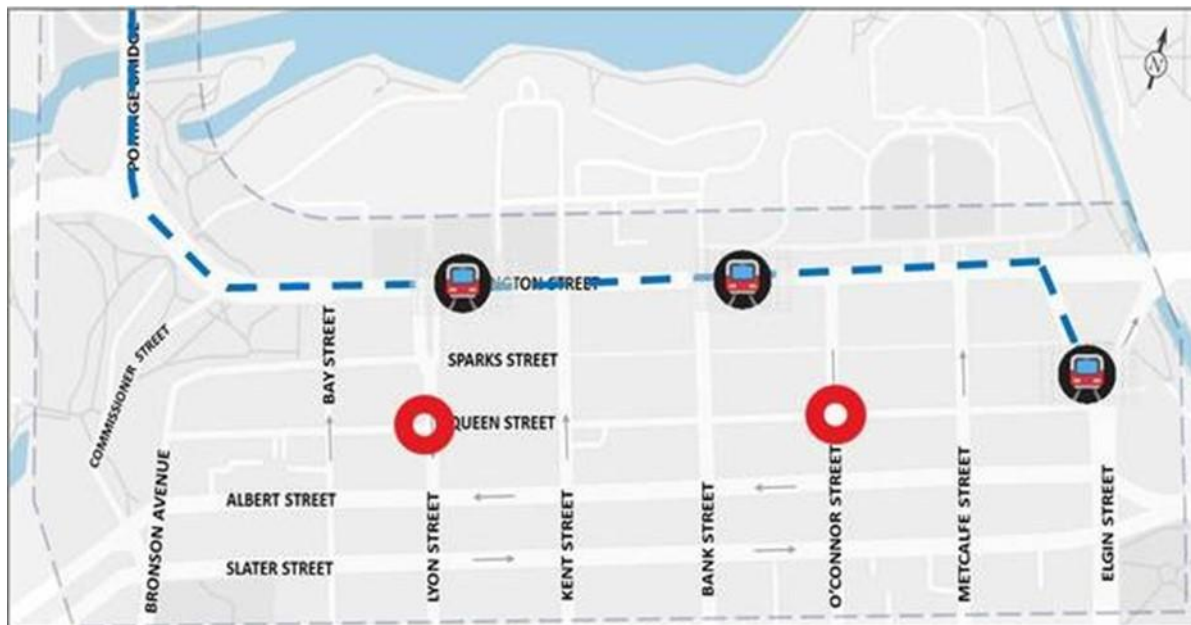


Figure 3 : Localisation des stations projetées pour l'option du réseau de tramway en surface.

Le lecteur trouvera dans la pièce 1 de plus amples renseignements à propos de ce couloir.

On s'attend à ce qu'un nombre considérable de passagers descende à la première station de tramway (à la station Lyon) et doive traverser la rue Wellington pour correspondre avec la Ligne de la Confédération ou continuer à pied pour se rendre à différents points de destination dans le centre-ville. Cette station sera vraisemblablement la plus achalandée : on prévoit d'accueillir entre 2 300 et 4 000 personnes à l'heure, qui descendront du tramway pendant la période de pointe de l'avant-midi, et entre 400 et 800 personnes à l'heure, qui monteront dans le tramway pour se rendre à Gatineau. C'est pourquoi on propose de construire un tunnel piétonnier pour faciliter ces déplacements, en plus de prévoir une liaison directe avec la station Lyon du TLR. Il faudra quand même prévoir un passage piétonnier pour l'intersection très achalandée de la rue Wellington et de la rue Lyon, à l'intention de ceux qui ne prendront pas de correspondance pour se rendre jusqu'à la rue Queen ou jusqu'à d'autres rues plus au sud ou pour en revenir. La construction de ce tunnel piétonnier comporte de nombreuses difficultés techniques, qu'il faudra quand même résoudre, notamment l'accès au lieu, les services publics sous la rue Lyon, la liaison avec la station Lyon existante du réseau de TLR et les incidences sur les immeubles voisins existants.

En raison de l'exiguïté de l'emprise et du contexte, l'option de la rue Wellington oblige à consentir d'importants compromis :

- La circulation automobile sera limitée à une voie dans chaque sens à l'est de la rue Lyon, et la plupart des voies de virage seront éliminées; à certaines intersections, il serait interdit de virer à gauche. Une sous-option de l'option de la rue Wellington consiste à interdire entièrement la circulation entre la rue Bank et la rue Elgin afin d'assurer une meilleure séparation par rapport aux immeubles fédéraux du côté sud, ce qui permettrait d'aménager des trottoirs plus larges. On continue d'analyser l'incidence que cette option produirait sur la circulation automobile dans les rues et aux intersections de la Ville.

Il y a actuellement huit points d'accès (en plus de celui qui est réservé aux activités protocolaires) dans les Cités parlementaire et judiciaire du côté nord de la rue Wellington. Pour intégrer le réseau de tramway sur la rue Wellington tout en l'aménageant dans l'emprise disponible dans toute la mesure du possible, il faudra approfondir l'étude de ces points d'accès afin de confirmer les plans d'aménagement qui permettront d'assurer l'efficacité de la circulation automobile à destination des deux cités et sur le territoire de ces cités. Il convient de signaler que l'intégration d'un réseau de tramway sur la rue Wellington aura probablement une incidence considérable sur nombre de ces points d'accès pour que le réseau de tramway puisse être exploité avec efficacité et en toute sécurité. On pourrait juger que l'incidence sur les points d'accès aux Cités parlementaire et judiciaire est trop importante pour les activités de la Colline du Parlement et de la Cour suprême, ce qui pourrait influencer sur la viabilité de cette option.

- Il faudra faire appel à un terrain fédéral du côté nord, à l'ouest de la rue Kent, pour aménager tous les modes de transport (et en particulier parce qu'il faut maintenir, dans le sens est, deux voies de tournage à droite depuis la rue Wellington jusqu'à la rue Lyon pour les besoins de la circulation automobile et des autobus). SPAC est en train d'examiner la demande. L'obligation d'aménager cette emprise pourrait se répercuter sur les espaces verts et sur la largeur de l'esplanade (trottoir), de même que sur certains arbres matures.
- L'aménagement de la station Parlement proposée (non loin de la rue Bank) dans l'emprise limitée aurait des incidences sur les infrastructures cyclables et

piétonnières s'il fallait aussi maintenir la circulation automobile. Toutes les options envisagées obligent à faire des compromis, qui consistent entre autres à :

- éliminer l'infrastructure cyclable à l'est de la rue Bank;
 - obliger les piétons et les cyclistes à partager le même espace sur une courte distance (d'environ 50 m);
 - détourner l'infrastructure cyclable pour emprunter le réseau routier interne du Parlement;
 - réduire la largeur de l'infrastructure cyclable dans les deux sens (à 2,5 m) et la largeur du trottoir contigu (à 3,0 m), ce qui serait insuffisant sur une distance d'environ 50 m.
- La largeur des voies automobiles, des voies de transport en commun, des plateformes des stations et des infrastructures cyclables respecte les normes minimums. À chaque intersection, il serait compliqué d'aménager des voies pour les différents déplacements des modes de transport (tramway, autobus, autres véhicules, vélos et déplacements à pied), ce qui pourrait obliger à aménager un espace supplémentaire (poteaux pour les feux de circulation et panneaux indicateurs, entre autres).
 - Les configurations proposées ne prévoient pas de place pour entreposer la neige, ce qui compliquera le déneigement et ce qui en augmentera les coûts (puisque'il faudrait enlever toute la neige pour chaque précipitation et ce qui obligerait à faire appel à de l'équipement spécialisé).
 - À l'heure actuelle, les autocars stationnent sur la rue Wellington hors des heures de pointe. Les autocars ne pourront donc plus stationner sur cette rue si on aménage ce réseau de tramway. Il faudra donc prévoir, dans le cadre de cette étude, une solution de rechange pour le stationnement des autocars.

Voici les avantages de l'option de la rue Wellington :

- il est plus facile d'avoir accès aux stations en sous-sol ou en surface;
- il est plus facile de construire le couloir;

- cette option est relativement moins chère que l'option du tunnel.

Voici les inconvénients de cette option :

- il faut répondre de front à différents besoins dans une emprise exiguë, ce qui oblige à consentir des compromis à la fois nombreux et importants, qui n'ont pas encore été analysés ni réglés intégralement;
- cette option nuit à l'esthétique visuelle du boulevard de la Confédération;
- la troisième station à l'angle de la rue Elgin et de la rue Queen peut constituer une intrusion visuelle pour le Monument commémoratif de guerre du Canada;
- les incidences des travaux de construction sur la circulation automobile sont considérables;
- il est possible que les travaux nuisent au service de transport en commun en raison de facteurs externes (manifestations, événements spéciaux et sécurité des alentours du Parlement);
- enfin, le nombre de piétons qui traverseront la rue Wellington pour se rendre dans les stations augmentera considérablement, ce qui permettra difficilement de régler efficacement les feux de circulation.

B. Tunnel de la rue Sparks

Les experts-conseils de la STO ont constaté que l'aménagement d'un tunnel de 1,2 km sous la rue Sparks est viable, malgré les contraintes qu'il faudra examiner attentivement dans les phases suivantes du projet (pendant la conception détaillée).

Voici entre autres les contraintes qu'il faudrait soumettre à une analyse plus fouillée :

- l'exiguïté de l'emprise de la rue Sparks même (qui est de l'ordre de 17 m à 18 m) limitera les options pour ce qui est du type et de la largeur du tunnel et des stations;
- il faudra éviter ou réinstaller les infrastructures et les services publics existants en sous-sol, en particulier l'importante infrastructure souterraine de la rue Kent (dont l'égout pluvial, les services d'électricité et de gaz du gouvernement fédéral et le tunnel de stockage des égouts unitaires);

- il faudra aménager en surface, en les intégrant éventuellement dans les bâtiments existants, d'autres points d'accès aux stations.

Le portail longerait l'escarpement de calcaire de la rue Commissioner au sud du Jardin des provinces et des territoires. Il y aurait des incidences sur la zone de verdure de la CCN entre la rue Commissioner d'une part et, d'autre part, l'aqueduc et la Tailrace, et il faudrait prévoir des mesures pour les atténuer. La conception et la construction du portail du tunnel obligerait à repenser et à relocaliser les sentiers piétonniers et cyclables, ainsi que d'autres éléments du paysage. Il faudrait aussi modifier la rue Commissioner, ce qui pourrait avoir des incidences sur d'autres infrastructures du secteur (dont la station de pompage des eaux usées, les grandes conduites d'égout et la grande conduite d'eau principale).

On propose de construire deux stations en sous-sol sur la rue Lyon et entre la rue O'Connor et la rue Metcalfe. Cette option prévoit des liaisons souterraines directes menant aux stations de la Ligne de la Confédération. Les voies du réseau de tramway prendraient fin à la rue Metcalfe. Bien que l'on puisse prolonger le tunnel en le rapprochant de la rue Elgin, pour assurer l'efficacité des transports en commun, l'étude de la STO ne recommande pas de prévoir une troisième station sur la rue Elgin, puisqu'elle serait proche de la station dans le voisinage de la rue O'Connor et de la rue Metcalfe. Le prolongement du tunnel au-delà de la rue Elgin comporte des contraintes significatives (notamment la proximité du tunnel de la Ligne de la Confédération qui rejoint la rue Rideau à partir de la rue Queen). Veuillez consulter la figure 4. Pour en savoir plus sur ce couloir, le lecteur est invité à consulter la pièce 1.

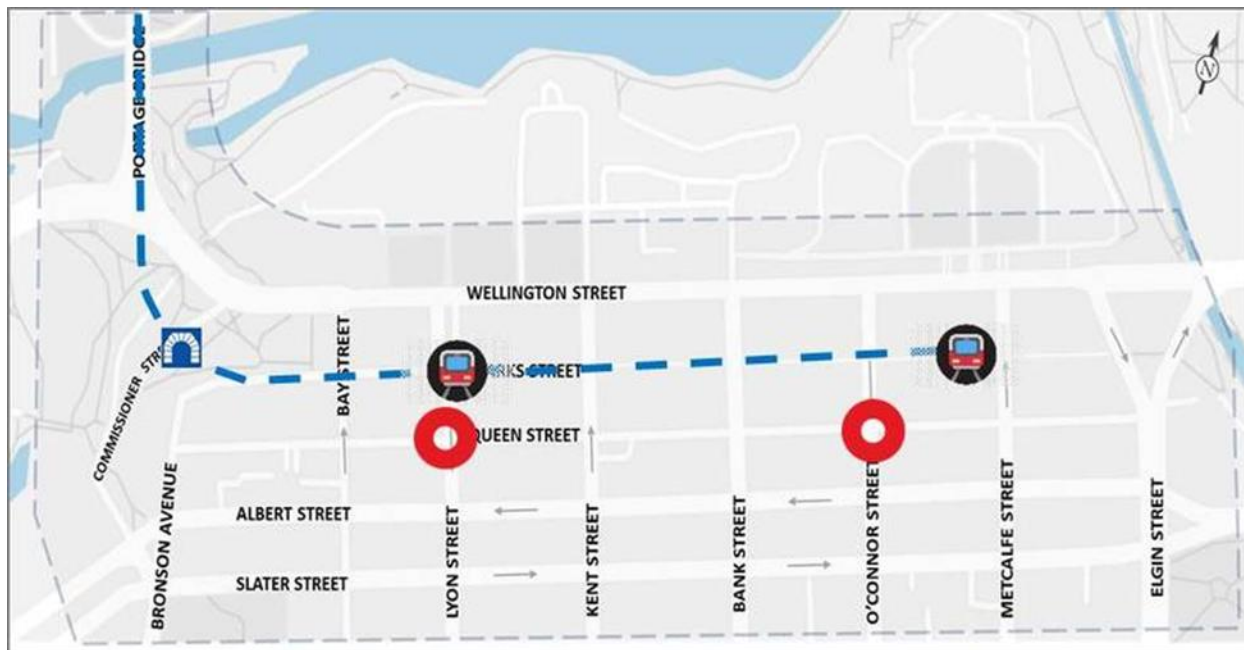


Figure 4 : Localisation des stations projetées pour l'option du réseau de tramway en tunnel.

Il faut toujours déterminer la méthode de construction en sous-sol, ce qui obligera à faire une analyse plus poussée des conditions géotechniques, des règlements, de la disponibilité de l'équipement, des budgets et des calendriers. Quelle que soit la méthode retenue, il faudra aménager une zone d'entreposage et de travail, qui serait probablement située dans l'espace vert à l'ouest du Jardin des provinces et des territoires.

L'option du tunnel de la rue Sparks offre les avantages suivants :

- un environnement protégé contre les intempéries pour les usagers des transports en commun;
- une liaison souterraine plus directe avec la Ligne de la Confédération;
- la construction serait moins intrusive pour la circulation en surface;
- les entrées et les sorties des stations pourraient être intégrées dans les bâtiments;

- cette option pourrait constituer un catalyseur dans la réanimation de la rue Sparks;
- on pourrait concorder les travaux avec la mise en œuvre du Plan du domaine public de la rue Sparks;
- la fermeture des rues en raison des facteurs externes n'aura aucune incidence;
- cette option ne gêne pas l'évolution de la conception des rues en surface.

Voici les inconvénients de cette option :

- les travaux de construction en sous-sol seront plus complexes;
- le coût sera nettement supérieur à celui de l'option en surface.

Prolongement des circuits d'autobus de la STO dans les rues de la Ville

Malgré le réseau de tramway, certains autobus de STO continueront de sillonner les rues du centre-ville d'Ottawa. Pour se rendre à Ottawa, les autobus traverseraient le pont du Portage, ainsi que le pont Macdonald-Cartier.

Quel que soit le scénario retenu pour le secteur ouest de Gatineau (scénario tout tramway ou l'un des scénarios hybrides réunissant les couloirs du tramway et de l'autobus rapide), d'autres secteurs, dont Gatineau et Hull, doivent aujourd'hui être servis par un nombre considérable d'autobus pour permettre aux usagers de se rendre au centre-ville d'Ottawa. L'analyse de l'étude a permis de conclure que le centre-ville d'Ottawa ne permettrait pas d'aménager à la fois le réseau de tramway et tous les autres circuits d'autobus. Par contre, obliger tous les navetteurs de Gatineau à prendre la correspondance avec le tramway à Gatineau n'est pas viable non plus.

(L'augmentation des correspondances pourrait décourager l'achalandage; il faut prévoir une importante station de correspondance et accroître la capacité du réseau de tramway, entre autres.) L'étude de la STO laisse entendre que le meilleur compromis à faire pour assurer la qualité du service et l'efficacité des opérations consiste à prolonger à Ottawa un certain nombre de circuits d'autobus de la STO, en plus de construire le réseau de tramway.

Le scénario « tout tramway » de l'Ouest de Gatineau viendrait réduire d'environ 70 %, par rapport à la situation actuelle, le nombre d'autobus de la STO dans le centre-ville

d'Ottawa. Pour limiter les correspondances, les lignes du Rapibus seraient prolongées jusqu'au Centre Rideau. On conserverait aussi quelques circuits d'autobus de la STO à partir des secteurs de Hull et de Gatineau. Tous les autres circuits d'autobus qui mènent actuellement à Ottawa devraient prévoir une correspondance des usagers du côté de Gatineau.



Figure 5 : Les circuits d'autobus de la STO selon le scénario « tout tramway ».

Les scénarios « hybrides », destinés à servir l'Ouest de Gatineau (grâce au tramway dans l'un des deux couloirs de transport en commun et au transport rapide par autobus dans l'autre couloir) viendraient réduire d'environ 30 % à 45 %, par rapport à la situation actuelle, le nombre d'autobus de la STO dans le centre-ville d'Ottawa. Outre les autobus recensés dans le scénario tout tramway, certains autobus venant du quartier ouest de Gatineau dans le couloir du TCRA traverseraient la rivière des Outaouais pour se rendre à Ottawa. Le nombre d'autobus de la STO qui rouleraient sur le territoire de la Ville serait supérieur à celui du scénario tout tramway, mais serait quand même inférieur au nombre d'autobus qui sillonnent Ottawa à l'heure actuelle.



Figure 6 : Les circuits d'autobus de la STO selon les scénarios « hybrides ».

Analyse de la circulation

On a mis au point des modèles de prévisions de la circulation pour les segments routiers et plusieurs grandes intersections afin d'établir une comparaison entre chacune des options et la situation de base projetée du « statu quo ». L'analyse porte sur l'évolution prévue des courants de circulation et des opérations dans l'ensemble du centre-ville d'Ottawa. Ce travail de modélisation est mené à un « macroniveau » pour permettre de calculer les volumes de circulation prévus et leur redistribution dans l'ensemble du réseau et au « macroniveau » aux grandes intersections, afin de connaître les incidences du point de vue opérationnel de la circulation.

On s'attend à ce que la demande de circulation reste forte, éventuellement, au cœur du centre-ville, surtout le long de la rue Booth, de la promenade Sir-John-A.-MacDonald, sur le pont du Portage, de même que sur la rue Wellington, la rue Queen, la rue Albert et la rue Slater. Quel que soit le couloir retenu, la modélisation de la circulation laisse

entendre que l'aménagement d'un réseau de transport en commun de niveau supérieur (comme le tramway), pour assurer la liaison entre Gatineau et Ottawa, viendrait réduire d'environ 15 % à 20 % la demande automobile totale pendant les périodes de pointe. Ce changement s'explique essentiellement par un basculement modal du transport en commun.

L'option qui interdit la rue Wellington aux véhicules à l'est de la rue Bank aurait la plus forte incidence sur les autres rues du centre-ville d'Ottawa en raison de la redistribution de la circulation. Cette redistribution s'effectuerait vraisemblablement surtout sur la rue Bank, la rue Queen, la rue Albert et la rue Slater et aurait une incidence plus forte sur la rue Queen en raison des limites de capacité de cette rue et du nombre considérable de véhicules de transport en commun, surtout pendant les périodes de remplacement du service du TLR. La demande de circulation sur l'avenue Laurier augmenterait elle aussi.

La fermeture de la rue Wellington (à partir de la rue Bank jusqu'à la rue Elgin) aurait-elle aussi pour effet de redistribuer régionalement la circulation, en augmentant l'achalandage du couloir de la rue Albert et de la rue Slater pour l'accès au centre-ville ou pour traverser la ville, au lieu d'emprunter seulement le circuit de la promenade Sir-John-A.-MacDonald et de la rue Wellington. L'utilisation de la rue Albert à l'ouest de l'avenue Bronson, pour les déplacements à destination du centre-ville, aurait une incidence considérable sur les opérations et sur la capacité de l'intersection de la rue Albert et de la rue Booth. En outre, pour les déplacements vers les destinations plus loin à l'est, on s'attendrait à ce que les véhicules empruntent le pont Alexandra et le pont MacDonald-Cartier, plutôt que le pont du Portage, ce qui aurait une incidence importante sur l'intersection de la rue Rideau et de la promenade Sussex.

L'option qui prévoit la construction du réseau de tramway sur la rue Wellington (en maintenant la circulation traversante) aurait aussi des incidences sur les opérations routières des rues du centre-ville; or, ces incidences seraient relativement moindres par rapport à l'option de la rue Wellington sans circulation automobile. On suppose que la capacité de la rue Wellington serait déjà réduite pour permettre de construire l'infrastructure cyclable proposée du côté nord de la rue Wellington. Il faudra encore redistribuer localement la circulation à destination de la rue Queen et une partie de la circulation dans les couloirs nord-sud en raison des nouvelles interdictions de virage qu'il faudra prévoir, ainsi que des déficits supplémentaires de capacité aux grandes intersections le long du couloir du réseau de tramway.

L'option du tunnel prévoit l'aménagement du réseau de tramway en sous-sol. Cette option aurait elle aussi l'avantage d'amener un plus grand nombre d'utilisateurs à prendre les transports en commun, tout en réduisant la demande automobile globale, sans toutefois produire de nouvelles incidences sur la circulation au cœur du centre-ville. En outre, la circulation et les opérations de transport en commun seraient moins perturbées pendant les travaux de construction par rapport à l'une ou l'autre des options de la rue Wellington.

On continue d'analyser la circulation pour tous les scénarios afin de confirmer les incidences potentielles des changements de géométrie considérables à apporter afin d'aménager le réseau de tramway, en plus de définir des stratégies nécessaires d'atténuation des incidences aux points névralgiques. En particulier, les intersections du pont du Portage et de la rue Wellington (dans toutes les options) et de la rue Wellington et de la rue Lyon (pour les deux options de la rue Wellington) accuseront des déficits de capacité et seront compliquées à gérer en raison des séquences d'étalement des feux de circulation et des phases de signalisation exclusives à prévoir pour chacun des modes de transport (tramway, autobus, autres véhicules, vélos et nombre considérable de piétons).

Les grands problèmes à résoudre

Il faut analyser en profondeur les problèmes suivants avant que le personnel de la Ville puisse exprimer une recommandation à propos d'une option de couloir privilégiée (couloir de la rue Wellington ou couloir de la rue Sparks) et du scénario de transport en commun de la STO (scénario tout tramway ou scénario hybride) pour que le Conseil puisse l'étudier et l'approuver. Les recommandations feront l'objet d'un rapport ultérieur dans le cadre de ce projet. Si le calendrier de l'étude de la STO prévoit que le Conseil municipal d'Ottawa rendra une décision en novembre 2020 pour l'intégration du réseau sur le territoire de la Ville, le délai dépendra en définitive de la rapidité et de la mesure selon lesquelles on pourra résoudre les problèmes ci-après.

1. Accès aux Cités parlementaire et judiciaire

- Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, la viabilité de l'option de la rue Wellington est subordonnée à la question de savoir si on peut fermer et regrouper les nombreux points d'accès. SPAC est en train d'évaluer cette proposition dans le cadre de sa planification à long terme.

2. Incidence sur la circulation automobile dans les rues d'Ottawa

- Le Conseil municipal devrait connaître toute l'incidence sur la circulation selon l'option de la rue Wellington avant de se pencher sur les compromis. Il faudra mettre au point des options et des stratégies pour atténuer cette incidence.

3. Infrastructure cyclable

- L'infrastructure cyclable doit être aménagée sur la rue Wellington, et la proposition de la STO doit être affinée. Pour l'option on prévoit aussi de maintenir la circulation automobile sur la rue Wellington, en raison de l'exiguïté de l'emprise, aucune des sous-options proposées n'est idéale, et nous n'en appuyons aucune pour des raisons de sécurité.

4. Impératifs fonciers

- SPAC doit confirmer si on peut consacrer à ce projet la propriété supplémentaire du côté nord de la rue Wellington. Ce ministère se penche actuellement sur cette demande.
- Pour l'option de la rue Wellington, compte tenu du nombre considérable prévu d'usagers des transports en commun qui monteront et descendront des véhicules dans les stations et puisqu'ils devront traverser le réseau de tramway dans les deux sens et les voies générales de circulation automobile elles aussi aménagées dans les deux sens, il faut confirmer qu'il y a suffisamment de places pour accueillir ce nombre d'usagers qui devront attendre le feu de circulation les autorisant à traverser la voie publique.

5. Scénario tout tramway et scénario hybride

- Quels que soient les choix de couloir à Ottawa, la décision de retenir, pour l'aménagement des infrastructures de transport en commun à Gatineau, le scénario tout tramway ou le scénario hybride (tramway et autobus) aura une incidence permanente sur le nombre d'autobus de la STO qui circuleront dans les rues de la Ville.

6. Coûts

- On calcule actuellement les dépenses en immobilisations des options d'aménagement des couloirs de transport en commun. On ne s'attend pas à ce que la Ville d'Ottawa participe au financement de ce projet, ni à la gestion du cycle de vie des infrastructures bâties. L'intégralité du financement à consacrer à la réalisation de ce projet n'a pas été confirmée, et la STO s'attend à ce que le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial financent la totalité des dépenses en immobilisations. Il faut encore calculer les coûts de la gestion des infrastructures.

INCIDENCES SUR LES ZONES RURALES

Ilo n'y a aucune incidence sur les zones rurales relativement à ce rapport.

CONSULTATION

Bien qu'on ait mené, au fil des ans à Gatineau, plusieurs activités de consultation publique, l'attention a surtout été monopolisée par les couloirs à aménager à Gatineau. Parce qu'on a mené une analyse plus approfondie sur la liaison avec Ottawa, la STO a présenté, le 15 mai 2020 aux conseillers municipaux d'Ottawa, une séance d'information technique pour présenter le projet et faire état des principales constatations jusqu'à ce jour, notamment les points de traverse au pont du Portage et les couloirs retenus sur la rue Wellington et sur la rue Sparks. La STO a mené, pendant des quatre semaines comprises entre le 22 juin et le 19 juillet 2020, une consultation en ligne auprès du grand public, en donnant les détails des travaux réalisés jusqu'alors et en invitant à répondre à un sondage (www.sto.ca).

Le lecteur trouvera, dans les pièces 3 et 4, le rapport de synthèse précisant les résultats du sondage en ligne, ainsi que les autres courriels échangés avec l'équipe de l'étude hors du sondage. Voici un aperçu des principaux résultats de ce sondage :

- 1 503 (570 d'Ottawa, 896 de Gatineau et 37 d'autres municipalités) personnes ont répondu au sondage de la STO;
- les réponses des participants d'Ottawa et de Gatineau sont généralement comparables;

- en grande majorité, les répondants étaient d'avis que le réseau de transport en commun devait servir correctement le centre-ville d'Ottawa (87 %) et le centre-ville de Gatineau (86 %), en plus d'assurer la liaison avec le réseau de l'O-Train (84 %);
- une forte majorité souhaite une solution de transport en commun intégrée qui soit fiable et résiliente; il s'agit, pour cette majorité, du critère le plus important (97 %);
- selon le deuxième critère en importance, pour les participants d'Ottawa et de l'Ontario, le projet devrait permettre d'aménager, pour les piétons, un environnement sécuritaire et confortable; pour les participants de Gatineau et du Québec, la qualité du service de transport en commun est le deuxième critère, un peu avant la sécurité et le confort de l'environnement des piétons;
- pour 36 % des participants d'Ottawa et de l'Ontario et 42 % des participants de Gatineau et du Québec, l'accès des véhicules automobiles est jugé très important ou plutôt important;
- quand il s'agit d'envisager, collectivement, le premier, le deuxième et le troisième choix, une très grande majorité des participants d'Ottawa et de l'Ontario ont fait savoir que le tunnel de la rue Sparks est l'option qu'il est préférable de retenir. Le couloir de la rue Wellington sans circulation automobile est légèrement supérieur, dans les préférences, à l'option de la rue Wellington avec circulation automobile; on relève les mêmes préférences parmi les participants de Gatineau et du Québec, même si les couloirs de la rue Wellington avec et sans circulation s'inscrivent sur un pied d'égalité derrière l'option du tunnel de la rue Sparks;
- la plupart des participants d'Ottawa souhaitent réduire le nombre d'autobus de la STO qui circulent au centre-ville tout en reconnaissant qu'il faut un certain nombre d'autobus pour réduire le nombre de correspondances;
- près de la moitié (48 %) des participants d'Ottawa et de l'Ontario ne sont pas d'accord pour dire qu'une ligne de tramway sur la rue Wellington est compatible avec la préservation de l'image et de la valeur patrimoniale de la capitale du pays et de la Colline du Parlement.

Le sondage prévoyait aussi une section dans laquelle les participants pouvaient faire d'autres commentaires; ces commentaires sont reproduits dans la pièce 4. Certains commentaires portent sur :

- les différentes options pour les points de traverse de la rivière et les combinaisons envisageables (pont Prince-de-Galles, pont des Chaudières, pont Alexandra et options plus à l'est);
- les différentes options pour les stations de correspondance (station Tunney's Pasture, station Bayview, station Pimisi, marché By et Centre Rideau entre autres);
- les différentes options d'aménagement des couloirs : en surface et en sous-sol (rue Albert, rue Slater et rue Queen, entre autres), boucle de transport en commun, autres couloirs et liaisons hors de la zone de l'étude;
- la nécessité d'aménager un système intégré, des services de correspondance et un système de paiement commun;
- les liaisons de service avec d'autres édifices fédéraux qui ne sont pas au centre-ville;
- la réaffirmation des avantages et des inconvénients et l'appui exprimé pour les options du tunnel de la rue Sparks (auquel les participants étaient très favorables) ou du couloir en surface de la rue Wellington;
- la circulation automobile sur la rue Wellington, ainsi que la réduction de l'accès des voitures, qui ont des conséquences économiques;
- la nécessité de réduire le nombre d'autobus dans les rues;
- l'aménagement d'un réseau pour le long terme, en veillant à ce que la capacité du réseau puisse augmenter;
- les inconvénients à court terme et les coûts, qui ne devraient pas inquiéter outre mesure;

- la nécessité de revoir le projet (puisque la pandémie bouleverse les habitudes de déplacement et que les progrès de la technologie et les changements dans les milieux de travail ont des incidences);
- le fardeau financier et les responsabilités;
- la nécessité de concevoir le réseau de tramway en fonction du climat canadien;
- la conception pour assurer la sécurité des usagers du réseau;
- les besoins en infrastructures cyclables, et les voies de tramway, dangereuses pour les cyclistes;
- les problèmes généraux de planification de la croissance : encouragement de l'étalement urbain, obligation de densifier le centre-ville de Gatineau, gestion de la demande dans les déplacements et plan Greber d'Ottawa.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER

La conseillère McKenney

Je suis ravie du prolongement du tramway de Gatineau, qui sera relié au train léger de la Ville d'Ottawa. Je n'appuie pas l'option de le faire circuler le long de la rue Wellington. Parmi les deux options à l'étude, il est préférable de choisir celle de la rue Sparks. Toutefois, il serait optimal d'établir une correspondance à la station Bayview.

J'éprouve des préoccupations quant au processus de consultation publique, car il s'est déroulé à l'aide d'un questionnaire en ligne. Pour participer, les résidents devaient consulter les médias sociaux et les médias d'information au sujet de la consultation, et prendre le temps de répondre au questionnaire à la fin juin et au début du mois de juillet. Au total, 1 503 personnes provenant principalement de Gatineau (60 %) ont rempli le questionnaire en ligne. Seulement 571 personnes d'Ottawa y ont répondu. Il est nécessaire de mener une consultation adéquate.

Les répondants des deux provinces ont demandé pourquoi on utiliserait le pont Prince-de-Galles plutôt que de construire de nouvelles installations. Il faudrait examiner cette option de façon approfondie. Il serait beaucoup plus efficace, pour les deux réseaux, d'augmenter la capacité de l'O-Train plutôt que de construire un deuxième ensemble d'infrastructure dans le même secteur.

Le conseiller Fleury

Les résidents d'Ottawa espèrent voir l'amélioration des options de transport en commun et la réduction du nombre d'autobus dans les rues de la ville.

L'analyse de la STO concernant ces plans est axée sur les besoins des résidents de Gatineau qui se rendent actuellement aux bureaux du gouvernement fédéral du centre-ville pour travailler. Elle vise plus précisément les résidents de Gatineau qui proviennent de la région d'Aylmer. Avec les plans qu'elle propose, la STO ne tient pas compte de la pleine intégration de leur réseau. Par conséquent, sauf si des options supplémentaires sont lancées, les autobus de la STO arrivant de l'est de Gatineau demeurent une source de préoccupation majeure pour la Ville d'Ottawa, en raison de leurs effets sur l'habitabilité au centre-ville.

Par ailleurs, cette étude ne traite pas de la façon dont les opérations d'OC Transpo seront touchées par ces changements. Comme je représente les résidents d'Ottawa, il m'est difficile de défendre les intérêts de la communauté et de la Ville sans détenir les renseignements concernant l'incidence du transport en commun sur OC Transpo. Comment circuleront les autobus d'OC Transpo à Gatineau si ces scénarios surviennent?

Les statistiques présentées dans le rapport de la STO ne font aucun cas des répercussions de la COVID-19. Les tendances récentes ont démontré que les pôles d'emploi au centre-ville changent. Malgré cela, ces statistiques prennent encore en compte l'augmentation de la circulation en direction de ceux-ci. De nombreuses directions générales, comme le MDN et la GRC, déménagent un grand nombre de leurs employés à l'extérieur de leur pôle d'emploi au centre-ville. Il est essentiel de revoir et de réévaluer ces statistiques pour qu'elles reflètent les tendances et les circonstances actuelles.

L'image 3 à la page 11 du rapport démontre le besoin de discuter sérieusement avant d'envisager d'utiliser de façon permanente l'espace de la STO sur les emprises routières de la Ville d'Ottawa directement devant les édifices du Parlement. Il existe d'autres options qui permettraient d'augmenter les correspondances pour tous les modes de transport en commun.

Nous devrions favoriser l'intégration de stations multiples entre la STO et OC Transpo comme option provisoire. Il faudrait donc créer des liaisons entre la STO ou OC Transpo et la station Lees, par l'avenue King Edward, pour que les usagers de la limite est de Gatineau puissent avoir un accès accru aux zones d'emploi de ce secteur (et pour permettre aux résidents de la limite est d'Ottawa d'effectuer une correspondance rapide entre le TLR et le Rapibus).

En ce qui concerne les différents scénarios à l'étude, je crois que les options souterraines sont souhaitables, car elles sont moins visibles et offrent la possibilité d'améliorer l'embellissement de la surface. L'intégration doit être complète, y compris pour les usagers de la STO qui arrivent du Rapibus, et non simplement pour ceux qui proviennent de l'ouest de Gatineau.

Les options actuelles pourraient avoir des répercussions variées en matière d'aménagement et d'infrastructure de la Ville d'Ottawa. À cet égard, nous devrions envisager de prolonger la ligne Trillium du TLR jusqu'à Gatineau au moyen du pont Prince-de-Galles dans un premier temps et, oui, de façon complémentaire (pour favoriser l'intégration des stations multiples). L'option la plus évidente consiste à examiner la liaison au nord au moyen du pont Prince-de-Galles. La Ville d'Ottawa possède déjà des terrains sur les berges de la rivière des Outaouais à Gatineau, ce qui pourrait accélérer cette liaison. Il s'agit d'une option secondaire possible à l'étude. À mon avis, cette liaison devrait avoir la priorité sur les efforts relatifs au tramway. Cette option permettrait ce qui suit :

- simplifier l'intégration des investissements dans l'Étape 2 de l'O-Train jusqu'à la station Rapibus (liaisons du TLR à Bayview, future liaison vers l'aéroport);
- augmenter les liaisons vers les pôles d'emploi du gouvernement fédéral à Gatineau (secteurs de la Chaudière et du Portage) pour les résidents d'Ottawa;
- accroître les correspondances des résidents de Gatineau vers l'aéroport d'Ottawa;
- retirer les autobus des rues du centre-ville d'Ottawa et de Gatineau, tout en améliorant l'expérience de transport en commun.

Au sujet de la propriété des terrains et des droits s'y rattachant, qui sont mentionnés dans la proposition du côté d'Ottawa, je ne comprends pas très bien les options de tramway de la STO. La Ville d'Ottawa :

- approuverait-elle les changements apportés aux emprises publiques sur le tronçon à Ottawa?
- resterait-elle propriétaire des terrains où se trouvent les stations de la STO?
- transférerait-elle la propriété des terrains situés à Ottawa à la Ville de Gatineau?

Afin de discuter sérieusement des besoins de liaison des transports en commun dans la région, nous devons mettre sur pied une table de gouvernance composée de représentants élus pour évaluer les options (au sujet du TLR, des autobus et du tramway en ce qui concerne OC Transpo et la STO). Cela permettrait de :

- régler les problèmes liés à l'utilisation du pont du Portage (en tant que seule option);
- résoudre les problèmes concernant l'important service d'autobus entre Ottawa et Gatineau passant par le pont du Portage (aujourd'hui- menant à la station Lyon du TRL);
- traiter les problèmes liés à la circulation des autobus de la STO dans les rues d'Ottawa et à celle des autobus d'OC Transpo dans Gatineau;
- négocier l'approche relative à l'utilisation des rues d'Ottawa dans le cadre du projet de tramway proposé par la STO (Wellington ou Sparks);
- coordonner le travail et l'approche à l'égard des efforts en matière de transport en commun déployés pour favoriser la croissance, remanier les pôles d'emploi et gérer l'achalandage.

COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS

L'information apportée par la consultation publique a été transmise au Comité consultatif sur l'accessibilité. Le personnel de la Ville consultera ce comité avant d'adresser des recommandations au Comité des transports.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Il n'y a aucun obstacle juridique qui empêche de prendre connaissance de ce rapport provisoire pour information.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

À la fin de l'analyse technique, la STO invitera le Conseil à entériner le couloir privilégié à Ottawa, avec le concours du conseil d'administration de la CCN et du Conseil municipal de Gatineau. C'est pourquoi il est impératif que tous les problèmes critiques soient réglés avant de prendre cette décision. Le calendrier actuel de l'étude indique que le Conseil municipal d'Ottawa doit rendre d'ici novembre 2020 sa décision à propos de l'intégration du réseau sur le territoire de la Ville.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES INFRASTRUCTURES

Le projet du réseau de tramway de la STO a de nombreuses répercussions sur la gestion des infrastructures de la Ville.

Gestion des infrastructures et renouvellement du cycle de vie

La STO est toujours en train de calculer le coût de ce projet; on ne s'attend toutefois pas à ce que la Ville d'Ottawa participe au financement du projet, ni à la gestion du cycle de vie des infrastructures bâties.

Il faut mener une évaluation afin de connaître les répercussions du projet sur le cycle de vie des infrastructures contiguës de la Ville, par exemple le revêtement de surface des environs et la protection de l'infrastructure enfouie, dont les canalisations d'égout et les conduites d'eau principales. Quelle que soit l'option retenue, il faut recenser et financer, dans le cadre de ce projet de réseau de tramway, toutes les répercussions sur les infrastructures de la Ville ou sur la relocalisation des services publics.

Coordination des projets d'infrastructures

Différents intervenants, dont la Ville, le gouvernement fédéral et le secteur privé, mènent, dans les environs des options proposées, un certain nombre de projets d'infrastructure planifiés. Il faudra concerter la mise en œuvre de ce nouveau projet avec tous les autres projets du point de vue de la gestion de la circulation, en tenant compte de l'accès aux chantiers de construction et de l'ordre dans lequel les activités se dérouleront. Il faudra aussi concerter l'option de la construction du réseau de tramway de la rue Wellington avec les travaux planifiés pour le renouvellement du cycle de vie des infrastructures dans ce couloir. La planification et la coordination sont toutes deux essentielles pour veiller à répondre aux besoins en travaux de réfection de la Ville

et pour maîtriser les conflits potentiels, en évitant ou en réduisant le plus possible tous les coûts inutiles.

Normes

Il faut suivre les directives et les normes de la Ville sur la conception et la construction des infrastructures pour répondre aux impératifs de qualité et de longévité de ses infrastructures. Il faudra consigner par écrit les cas dans lesquels on ne peut pas respecter les directives et les normes de la Ville et lui en rendre compte; il faudra aussi veiller à ce que les demandes de dérogation aux directives et aux normes fassent l'objet d'un examen et soient approuvées avant que les travaux de conception puissent être réalisés.

Exploitation et entretien

Les configurations proposées ne prévoient pas d'espace pour entreposer la neige, ce qui compliquera et augmentera les coûts de déneigement (puisque'il faudrait alors chaque fois enlever toute la neige dès qu'elle tombe, en faisant appel à de l'équipement spécialisé). Quelle que soit l'option retenue, la Ville devra avoir accès à ses infrastructures, pendant et après la construction, pour en assurer l'exploitation et l'entretien. Le promoteur (STO) devra aussi avoir accès aux infrastructures pour effectuer à intervalles réguliers des travaux d'entretien et de réparation.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Il n'y a aucune incidence financière qui empêche de prendre connaissance de ce rapport pour information.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

La phase de la conception de ce projet respectera l'ensemble de la LAPHO et des normes de la Ville en ce qui a trait à l'accessibilité.

RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

On propose d'électrifier le réseau de tramway, ce qui cadrerait avec l'ambitieuse Stratégie de l'Évolution énergétique de la Ville pour lutter contre le changement climatique. La solution hybride de la STO prévoit que les autobus de cette société rouleront dans les rues de la Ville (ce qui permettra de réduire de 30 % le nombre

actuel d'autobus). Si on propose de retenir la solution tout tramway, on pourrait réduire de 70 % le nombre d'autobus. À l'heure actuelle, ces autobus roulent au diesel, même si la STO a un plan à long terme pour électrifier son parc d'autobus d'ici 2025, selon le financement dont elle disposera.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

L'amélioration du réseau de transport en commun assurant la liaison entre Gatineau et Ottawa cadrerait avec les priorités suivantes du mandat du Conseil pour 2018-2022 :

Croissance et diversification économiques : promouvoir la croissance et la diversification économiques en encourageant l'investissement et l'essor des entreprises, l'attraction et la fidélisation des talents et l'image de marque d'Ottawa comme lieu où il fait bon vivre;

Transport intégré : promouvoir l'efficacité de la mobilité grâce à un réseau de transport urbain durable, accessible et connecté;

Intendance environnementale : développer et protéger la vigueur, la majesté et la vitalité de la Ville pour qu'elle puisse s'adapter au changement;

Infrastructure viable : veiller à investir dans une infrastructure viable pour répondre aux besoins projetés de la Ville pour ce qui est de la croissance et des services.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

Pièce 1 – Description des couloirs

Pièce 2 – Synthèse des points de traverse potentiels

Pièce 3 – Rapport de synthèse de la consultation

Pièce 4 – Échange de courriel sur la consultation

Pièce 5 – Séance d'information technique de la STO à l'intention de la Ville d'Ottawa, le
15 mai 2020

SUITE À DONNER

Les directions générales visées, soit la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique et la Direction générale des

transports, prendront les mesures voulues en s'inspirant des recommandations du Comité des transports et du Conseil municipal.