



MEMORNOTE DE SERVICE

To/Destinataires	Maire et membres du Conseil	File/N° du dossier : 008-2020
From/Expéditeur	Directeur général Direction générale des transports	
Subject/Objet	Compte rendu sur le rapport provisoire de situation de l'Étude du transport collectif de la STO dans le quartier ouest de Gatineau	Date : 8 septembre 2020

Nous vous adressons ci-après de l'information complémentaire à propos du rapport provisoire, présenté au Comité des transports le 2 septembre 2020 (ACS2020-TSD-PLN-0005), sur la situation de l'Étude du projet de réseau de tramway de la STO. On a demandé au personnel de la Ville d'apporter à certaines questions d'autres éclaircissements, que voici.

M. Mathieu Fleury, conseiller municipal, a demandé au personnel de la Ville de donner de plus amples renseignements sur les opérations du transport en commun. Le rapport décrit généralement les deux options à l'étude pour l'aménagement d'un couloir à Ottawa, ainsi que leurs avantages et leurs inconvénients. Ces deux options consistent à aménager un couloir (en surface) sur la rue Wellington et un autre (en tunnel) sous la rue Sparks.

Pour ce qui est de la description, demandée par M. Fleury, des avantages liés aux opérations de transport en commun, le réseau de tramway proposé, quelle que soit l'option retenue, viendrait promouvoir les priorités du Conseil sous différents aspects. Ce réseau améliorerait la qualité et la fiabilité du service de transport en commun entre le centre-ville d'Ottawa et les quartiers du centre et de l'ouest de Gatineau en rehaussant la fiabilité et l'attrait du service pour les nouveaux clients. Il améliorerait aussi la qualité de vie dans le centre-ville d'Ottawa, puisqu'il permettrait d'accroître les déplacements sans avoir à augmenter le nombre d'autobus et de voitures dans les rues du centre-ville. Il réduirait le nombre d'autobus qui doivent rouler dans les rues du centre-ville et viendrait remplacer les autobus et les voitures par des tramways électriques.

Sans égard à l'option retenue pour l'aménagement du couloir, le réseau de tramway proposé améliorerait le service et la connectivité pour les résidents d'Ottawa qui travaillent à Gatineau comme pour les résidents de Gatineau qui travaillent, fréquentent l'université ou font leurs emplettes à Ottawa. Les résidents d'Ottawa qui travaillent dans le centre de Gatineau prennent actuellement les autobus d'OC Transpo qui passent par le pont du Portage, les autobus de la STO qui empruntent le pont du Portage dans l'autre sens et les autobus d'OC Transpo qui passent par la traverse des Chaudières. Le réseau de tramway proposé remplacerait les autobus d'OC Transpo qui transitent par le pont du Portage et réduirait considérablement le nombre

d'autobus de la STO qui empruntent le pont du Portage. Selon les choix de moyens de déplacement offerts aux clients du transport en commun, ce réseau devrait aussi réduire le nombre d'autobus d'OC Transpo transitant par la traverse des Chaudières, puisqu'il améliorerait le service de transport en commun.

S'agissant des liaisons autobus-train, l'option du couloir en surface sur la rue Wellington et l'option du couloir en tunnel sous la rue Sparks apporteront des avantages aux résidents d'Ottawa qui travaillent dans le centre de Gatineau. Ces deux options permettraient d'assurer le confort, la rapidité et la fiabilité du service entre le centre-ville d'Ottawa et les grands pôles de l'emploi dans le centre de Gatineau.

L'option du couloir en tunnel sous la rue Sparks offrirait, aux voyageurs venant d'Ottawa, plus d'avantages que l'option du couloir en surface sur la rue Wellington. L'aménagement en sous-sol des stations du tramway permettrait d'aménager facilement les liaisons avec les stations Lyon et Parlement sur la Ligne 1 de l'O-Train, à la fois pour les clients qui descendent de l'O-Train et pour ceux qui descendent des autobus d'OC Transpo dans le centre-ville, par exemple sur les circuits 6, 7, 10, 11, 15, 16, 17, 18 et 19. L'aménagement des stations de tramway sous la rue Sparks, plutôt que sur la rue Wellington, réduirait la distance que devraient franchir à pied les clients entre les services d'OC Transpo et ceux de la STO. L'option du couloir en tunnel sous la rue Sparks permettrait aussi d'offrir un service plus rapide et plus fiable que l'option du couloir en surface sur la rue Wellington, puisqu'il n'y aurait pas d'interaction avec l'achalandage piétonnier et automobile dans les rues du centre-ville d'Ottawa.

Pendant les débats du Comité, M. Fleury a suggéré d'adopter les deux principes suivants pour orienter l'évaluation des options et l'élaboration des recommandations définitives :

1. le projet du réseau de tramway doit cadrer avec les objectifs d'OC Transpo et de la Ville d'Ottawa, qui consistent à réduire le nombre d'autobus dans le cœur du centre-ville et à améliorer les transports en commun;
2. ce projet doit s'intégrer avec l'investissement de la Ville dans le TLR.

M. Fleury a aussi suggéré que l'équipe chargée de l'étude de la STO consulte la Chambre de commerce d'Ottawa et les principaux employeurs de la ville (ou leurs représentants) pour passer en revue les hypothèses de l'étude à propos de la demande prévue pour les déplacements. Il a fait cette suggestion dans le contexte de la pandémie de COVID-19, en tenant compte de l'évolution des milieux de travail, puisque les employés sont actuellement en télétravail et que la pandémie pourrait avoir un effet durable sur la demande de déplacements dans les deux centres-villes. Cette suggestion a été transmise à la STO.

Le personnel de la Ville continue de travailler en partenariat avec la STO et prévoit de déposer une recommandation définitive lorsque l'analyse technique et les autres détails auront été intégralement soumis au Comité des transports et au Conseil municipal en novembre 2020. Cette recommandation définitive tiendra compte des principes exposés ci-dessus.

Pour veiller à ce que l'information reproduite dans cette note fasse désormais partie du rapport, une modification technique sera déposée à la séance du Conseil municipal le 9 septembre 2020. Dans cette modification technique, on recommandera que cette note de service soit jointe au rapport dans la pièce 6.

En outre, dans le cadre de la modification technique, il faut apporter une correction à l'affirmation reproduite dans la synthèse administrative et selon laquelle le portail du tunnel de la rue Sparks serait proche du site du Monument aux victimes du communisme. Puisque ce portail serait en fait aménagé plus loin à l'est, il faut supprimer la mention se rapportant à ce monument.

Si vous avez des questions, veuillez communiquer avec Vivi Chi, directrice de la planification des transports, au poste 21877, ou avec moi, au poste 52111.

*Original signé par
John Manconi*

c. c. Équipe de la haute direction
Équipe de direction de la Direction générale des transports
Directrice, Information du public et Relations avec les médias