



MEMO / NOTE DE SERVICE

Information previously distributed / Information distribué auparavant

TO: Transportation Committee

DESTINATAIRE : Comité des transports

FROM: Phil Landry,
Director, Traffic Services

Contact :
Philippe Landry, Director, Traffic
Services, Public Works Department
613-580-2424 x23185
Philippe.Landry@ottawa.ca

EXPÉDITEUR : Phil Landry,
Directeur, Services de la circulation

Personne ressource :
Philippe Landry, Directeur, Services de
la circulation, Direction générale des
travaux publics
613-580-2424 x23185
Philippe.Landry@ottawa.ca

DATE: January 17, 2023

17 janvier 2023

FILE NUMBER: ACS2023-PWD-TRF-0001

SUBJECT: **WELLINGTON STREET TEMPORARY ROAD CLOSURE**

OBJET : **FERMETURE TEMPORAIRE DE LA RUE WELLINGTON**

La présente note de service vise à faire le point avec les membres du Conseil municipal sur la fermeture temporaire de la rue Wellington, fermée à la circulation depuis la fin janvier 2022 en raison de l'occupation illégale de janvier-février.

À sa réunion du 23 février 2022, le Conseil a approuvé la motion suivante concernant cette fermeture :

[...] le directeur des Services de la circulation ait pour consigne de rendre compte, au Comité des transports, de la viabilité et du coût de la mise en œuvre de la fermeture temporaire de la rue Wellington entre l'est de la rue Bank et l'ouest de la rue Elgin jusqu'à la fin de 2022 (sous réserve de l'examen mené à la première

réunion du Comité des transports pendant le nouveau mandat du Conseil municipal), de concert avec les dirigeants fédéraux, OC Transpo, la STO, le Service de police d'Ottawa, le Service des incendies d'Ottawa et le Service paramédic d'Ottawa et que la rue Wellington, actuellement fermée par le Service de police d'Ottawa, ne soit pas rouverte tant que ce rapport n'aura pas été déposé auprès du Comité des transports.

Fermeture de la rue Wellington

Conformément à la motion adoptée, les Services de la circulation ont maintenu la fermeture de la rue Wellington, entre la rue Bank et la rue Elgin, dès la fin du convoi de la liberté de janvier-février afin de préserver l'intégrité de l'espace. Cette fermeture se poursuit.

En effet, seuls les véhicules autorisés – navettes de la Chambre des communes et du Sénat, camions de collecte des déchets solides et véhicules du Service de protection parlementaire, de la Ville d'Ottawa, de la Commission de la capitale nationale (véhicules d'entretien) et des services d'urgences – peuvent circuler en direction est sur ce tronçon. La fermeture a été pensée et mise en œuvre en conformité avec le *Code de la route* et les lignes directrices de l'*Ontario Traffic Manual*. La zone fermée à la circulation est délimitée par des jardinières et des barrières de béton, ce qui permet de mieux protéger les usagers de la route autorisés tout en donnant accès aux véhicules de protection et d'urgence, au besoin. Ces installations visent aussi à empêcher les gros véhicules de circuler sur ce tronçon et à faciliter la gestion de la sécurité pour les services de police partenaires. Pour en savoir plus sur la zone visée, consulter le document 1 – Fermeture de la rue Wellington.

En raison de l'allègement de la circulation sur ce tronçon, on observe une transformation de la circulation automobile et piétonnière sur la rue Wellington. C'est pourquoi les feux de circulation aux angles des rues Metcalfe et O'Connor ont été remplacés par des panneaux d'arrêt. Ce changement facilite la cohabitation des véhicules autorisés circulant en direction est et des piétons traversant ces intersections aux passages nord-sud.

La fermeture de la rue Wellington a eu des répercussions pour divers intervenants, dont le gouvernement fédéral (Sénat, Chambre des communes, Parlement), des commerçants et les fournisseurs de services d'entretien des infrastructures locales. Ceux-ci ont été consultés tout au long de la fermeture, et des ajustements ont été

apportés pour qu'ils puissent continuer de mener leurs activités essentielles et d'offrir leurs services.

La fermeture de la rue Wellington a coûté jusqu'à maintenant environ 55 000 \$, notamment pour l'aménagement de la « voie réservée aux véhicules autorisés » et de la bande cyclable, l'évaluation de l'aménagement de certaines intersections et le retrait des deux feux de circulation. Ce montant comprend l'installation de divers éléments – panneaux essentiels, barrières de béton et jardinières – et l'ajout de marques sur la chaussée.

Répercussions de la fermeture sur la circulation au centre-ville

Avant la pandémie, quelque 19 500 automobilistes empruntaient quotidiennement la rue Wellington, devant la Colline du Parlement. Suivant la fermeture, ces automobilistes ont dû trouver de nouveaux trajets pour traverser le secteur. De façon générale, la fermeture n'a pas entraîné de rupture importante du réseau de transport dans le secteur, surtout vu le volume réduit de circulation automobile et piétonnière. Les problèmes de congestion ont été atténués par le fait que le débit de circulation en 2022 était de beaucoup inférieur à celui d'avant la pandémie. De plus, l'autorisation temporaire du virage à gauche en direction ouest sur la rue Booth et la promenade Sir-John-A.-Macdonald, en raison de la fermeture du tronçon sud de la traverse des Chaudières et de la réduction des voies sur la rue Wellington à la hauteur de la rue Lyon, a permis de détourner la circulation qui aurait autrement emprunté la rue Wellington. Le personnel des Services de la circulation a toutefois constaté les répercussions suivantes.

En direction ouest, les automobilistes se sont rabattus sur la rue Queen – important corridor de transport en commun à deux voies desservant les stations de l'O-Train –, et en direction est, ils privilégient la rue Slater. Pour réduire la congestion et optimiser la circulation sur ces voies, on a dû ajuster la synchronisation des feux de circulation d'intersections névralgiques du secteur.

Dans les premiers jours de la fermeture de la rue Wellington, le débit de circulation était déjà fortement réduit en raison des restrictions pandémiques. Les conséquences sur les rues environnantes étaient donc négligeables à l'époque. Dans les six derniers mois, la fin des restrictions a entraîné le retour de la circulation au centre-ville, particulièrement à l'heure de pointe de l'après-midi. Or, s'il est possible de gérer cette hausse de circulation par l'ajustement de la synchronisation des feux de circulation et d'autres mesures, les déplacements risquent d'être plus compliqués et plus longs à mesure que les travailleurs reviennent au centre-ville.

Comme les automobilistes doivent passer ailleurs, le nombre de virages à droite ou à gauche aux intersections est en hausse, ce qui augmente les risques de conflits et d'accidents entre automobilistes, cyclistes et piétons.

En outre, la hausse du débit de circulation sur les autres rues s'est traduite par une augmentation des incidents, et donc par une présence accrue d'ambulances et de véhicules d'incendie ou de police qui bloquaient les rues lors de leurs interventions, entraînant davantage de congestion et de retards dans ces secteurs, particulièrement en période de pointe.

Comme il a été indiqué précédemment, la fermeture actuelle n'a pas eu de répercussions importantes sur le réseau de transport, mais certains projets de construction majeurs devant se poursuivre au centre-ville en 2023 risquent de nuire à la circulation. Le personnel s'attend à ce que les travaux prévus dans les prochaines années le long des corridors de la rue Albert et de la rue Slater et dans les secteurs environnants nuisent considérablement au transport en commun, à la circulation et au mouvement des marchandises au centre-ville, en raison des réductions de voies et des détours.

Étude de la circulation sur la rue Wellington

Nous avons vu jusqu'ici les répercussions actuelles sur le transport de la fermeture temporaire de la rue Wellington, mais la présente évaluation ne donne aucune indication quant au fonctionnement attendu du réseau routier au centre-ville lorsque le débit de circulation reviendra à la normale après la pandémie et que les nouveaux aménagements ajouteront à la pression sur la circulation. Un groupe de travail sur les transports, formé de représentants de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC), de la Commission de la capitale nationale (CCN) et de la Ville d'Ottawa, a été mis sur pied pour mener et superviser une étude de la circulation sur la rue Wellington.

Cette étude portera sur les répercussions du changement potentiel de vocation de la rue Wellington – issu de la nécessité d'accroître la sécurité de la Cité parlementaire – et les mesures d'atténuation.

L'étude visera notamment à faire des prévisions et une analyse concernant la circulation routière afin d'évaluer les conséquences possibles d'une pérennisation de la fermeture de la rue Wellington. L'analyse tiendra compte des nouveaux itinéraires adoptés dans ce possible scénario et des répercussions sur les autres rues et intersections du centre-ville, tant pour le fonctionnement que la sécurité. Seront aussi pris en compte les répercussions sur le transport actif, le transport en commun, le mouvement des marchandises, les services d'urgence, le stationnement sur rue et les zones d'embarquement. Les prévisions s'appuieront sur les changements dans les habitudes de travail et les projets d'infrastructures prévus.

L'étude sera réalisée par phases, la première étant axée sur la fermeture de la rue Wellington dans le secteur correspondant essentiellement à la zone réservée aux véhicules autorisés, entre la rue Bank et la rue Elgin en direction sud. Dans un second temps, sera évaluée la possibilité d'étendre les limites de la fermeture, à partir, entre autres, de critères de sécurité. Pour en savoir plus, consulter le document 2 – Fermetures possibles selon l'étude de la circulation sur la rue Wellington.

La Ville d'Ottawa a retenu les services du cabinet Parsons Inc. pour mener l'étude, suivant l'offre à commandes pour la planification de la circulation et des transports. Elle administre l'étude avec le financement de Services publics et approvisionnement Canada (SPAC).

Les résultats de l'étude permettront au personnel de formuler des recommandations sur la future vocation de la rue Wellington, pour ensuite les présenter au Comité des transports et au Conseil. Le rapport devrait être présenté au Comité des transports à la fin 2023 ou au début 2024.

Maintenant que les membres de la fonction publique fédérale sont de retour dans les bureaux, le personnel de la Ville s'efforcera d'atténuer les enjeux en cours concernant la fermeture temporaire actuelle de la rue Wellington, selon les consignes du Conseil. Une dernière recommandation concernant l'exploitation éventuelle de la rue Wellington sera présentée lors du dépôt du rapport devant le Comité des transports et le Conseil plus tard cette année ou au début de 2024. Ce rapport fournira des renseignements sur

les résultats de l'étude sur la circulation qui sera effectuée en 2023, et comprendra des recommandations concernant l'exploitation éventuelle de la rue Wellington.

Si vous avez des questions sur la fermeture de rue, vous pouvez communiquer avec moi à l'adresse Philippe.Landry@ottawa.ca ou au 613-580-2424, poste 23185.

Cordialement,

Philippe Landry, ing.
Directeur, Services de la circulation

c. c. Équipe élargie de la haute direction
 Équipe de direction de la Direction générale des travaux publics
 Équipe de direction de la Direction générale de la planification, de
 l'immobilier et du développement économique
 Directeur, Information du public et Relations avec les médias
 Gestionnaire, Services au Conseil municipal et aux comités
 Coordonnateur, Comité des transports
 Équipe de direction du secteur de service des Services de la circulation

DOCUMENTATION À L'APPUI

Document 1 – Fermeture de la rue Wellington

Document 2 – Fermetures possibles selon l'étude de la circulation sur la rue Wellington