

Subject: Wellington Street Transportation Study Update

File Number: ACS2024-PWD-TRF-0001

Report to Transportation Committee on 22 February 2024

**Submitted on February 12, 2024 by Philippe Landry, Director, Traffic Services,
Public Works Department**

**Contact Person: Philippe Landry, Director, Transportation Services, Public Works
Department**

613-580-2424 x23185, Philippe.Landry@ottawa.ca

Ward: Citywide

Objet : Mise à jour sur l'Étude de la circulation sur la rue Wellington

Numéro de dossier : ACS2024-PWD-TRF-0001

Rapport présenté au Comité des transports

Rapport soumis le 22 février 2024

**Soumis le 2024-02-12 par Philippe Landry, directeur, Services de la circulation,
Direction générale des travaux publics**

**Personne ressource : Philippe Landry, directeur, Services de la circulation,
Direction générale des travaux publics**

613-580-2424 poste 23185, Philippe.Landry@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATION(S)

That Transportation Committee receive this report for information.

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

Que le Comité des transports prenne connaissance du présent rapport.

CONTEXTE

Le 28 janvier 2022, la rue Wellington a été fermée en raison d'une occupation illégale de la rue. La rue est restée fermée pendant la durée des protestations/manifestations.

Le 23 février 2022 après la fin des manifestations, le Conseil a approuvé la motion qui suit :

Que 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.

Le 17 janvier 2023, les Services de la circulation ont présenté une mise à jour au Conseil ([ACS2023-PWD-TRF-0001](#)) en ce qui concerne la fermeture de la rue Wellington et l'étude sur les répercussions de cette fermeture.

À la réunion du [8 février 2023](#), le Conseil a approuvé une motion qui comportait notamment ce qui suit :

Que la rue Wellington soit rouverte, mais pas avant le 1^{er} mars 2023, et que le personnel continue de travailler avec Services publics et Approvisionnement Canada pour achever l'étude des répercussions sur la circulation et présenter un rapport au Comité des transports et au Conseil au premier trimestre de 2024 ou dès que l'étude sera prête, étude qui devra notamment faire le point sur les discussions, les recommandations et les demandes découlant du cadre de négociation.

Le 28 avril 2023, les barrières physiques ont été retirées et le tronçon fermé de la rue Wellington a été rouvert. Il comportait dans chaque direction une seule voie pour les véhicules et une nouvelle voie cyclable sur rue de faible coût.

L'Étude de la circulation sur la rue Wellington, qui est maintenant terminée, a été entreprise en collaboration avec Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) et la Commission de la capitale nationale (CCN) afin d'établir les répercussions de la fermeture permanente proposée de la rue Wellington. Le cabinet d'ingénierie Parsons a reçu le mandat de réaliser l'étude et de consigner ses conclusions dans un rapport. Un résumé du rapport de ce cabinet est présenté dans le document 1 et le rapport final complet se trouve dans les dossiers du greffier municipal.

La Ville et SPAC continuent de se réunir régulièrement tant au niveau du personnel que de la direction. Jusqu'à présent, les discussions ont porté sur l'étude des répercussions sur la circulation. La sécurité de la Cité parlementaire, qui comprend les bureaux situés du côté sud de la rue Wellington, reste une préoccupation majeure de SPAC.

L'avenir de la rue Wellington entre la rue Bank et la rue Elgin (à l'ouest) dépendra des directives du Conseil municipal pour ce corridor et d'autres priorités de la Ville pour le centre-ville. SPAC et la Ville ont discuté de la rédaction d'un protocole d'entente pour le cas où le Conseil municipal soutiendrait un transfert de propriété. Le personnel est d'avis que les discussions ou les négociations à ce chapitre prendront du temps parce qu'il y a de nombreuses questions à prendre en compte, notamment la continuité des réseaux, l'accès aux services publics souterrains et aux infrastructures de la Ville, la consultation du public, la conception et l'évaluation du corridor. Il y a eu des discussions préliminaires sur l'établissement d'un mandat pour un groupe de travail ou une table ronde afin de discuter des intérêts et des projets entre la Ville et le gouvernement fédéral qui pourraient mener au transfert de la rue Wellington (de la rue Bank à la rue Elgin) au gouvernement fédéral si c'est le souhait du Conseil.

Les Services de la circulation recueillent des données sur la circulation depuis la réouverture de la rue Wellington en avril 2023. Ces données ont été transmises à SPAC pour aider ce ministère à documenter et à mieux comprendre les volumes de circulation le long de la rue Wellington. Le résumé des données recueillies est présenté sous forme de tableau ci-dessous et sous forme de graphiques à barres dans le document 2. Le tableau montre une comparaison entre les volumes de circulation en juillet 2018 – soit avant la pandémie – sur le tronçon de la rue Wellington situé entre les rues Metcalfe et O'Connor et ceux en juillet, en septembre et en décembre 2023.

Tableau 1 – Circulation par type de véhicule en juillet 2018 par comparaison à juillet, à septembre et à décembre 2023

	Juillet 2018	Juillet 2023	Septembre 2023	Décembre 2023
Véhicules légers et motocyclettes	12 362	7 882	9 457	11 969
Véhicules lourds	1 913	277	234	190
Vélos	99	849	810	94

Les données recueillies indiquent que les volumes de véhicules légers et de motocyclettes ont augmenté régulièrement depuis la réouverture de la rue Wellington. Les volumes de décembre s'approchent des volumes présents avant la COVID-19. Les voies cyclables temporaires ont été beaucoup utilisées par les cyclistes à l'été et à l'automne. En ce qui concerne les véhicules lourds, le tronçon de la rue Wellington située à l'ouest de la rue Elgin ne fait plus partie des circuits de camionnage de la Ville; il a été retiré lors de la réouverture de la rue Wellington. Les données recueillies montrent une diminution importante du volume de camions par rapport à la période précédant la COVID-19. La majorité des véhicules lourds enregistrés ont effectué des livraisons quotidiennes sur ce tronçon de route, ce qui est autorisé.

DISCUSSION

La rue Wellington est désignée comme une artère du réseau de transport de la Ville et fait également partie du boulevard de la Confédération de la CCN – la voie d'honneur symbolique et de découverte de la capitale. Les éléments physiques actuels de la rue comprennent des voies de circulation automobile, des voies cyclables sur rue, un éclairage de rue distinctif, de larges trottoirs et des finitions personnalisées pour le paysage de rue.

Étude de la circulation

Conformément aux directives du Conseil après la consultation de la CCN, la Ville a entrepris en partenariat avec SPAC une étude de la circulation à la fin de 2022 afin d'évaluer les répercussions de la fermeture permanente de la rue Wellington entre la rue Bank et la rue Elgin (tronçon ouest). L'étude visait principalement à relever les répercussions sur la circulation dans le réseau et les mesures d'atténuation connexes possibles. Le personnel du cabinet d'ingénierie a examiné les répercussions de la fermeture pour les piétons, les cyclistes, le transport en commun, la circulation des marchandises, les services d'urgence, le stationnement sur rue, les zones de chargement et l'entretien d'une manière générale. Il a également évalué la façon dont la circulation automobile prévue (mode auto) devrait se dévier après la fermeture proposée si le tronçon reste ouvert aux modes actifs. Il a ainsi scruté à la loupe un éventail de scénarios possibles pour la déviation de la circulation vers les rues et les intersections du secteur. Si un scénario comportait des répercussions opérationnelles, le personnel a établi des mesures d'atténuation au niveau conceptuel et préparé une estimation des coûts.

Approche de l'étude

Le secteur visé comprend une grande partie du centre-ville d'Ottawa. Il est délimité par la rivière des Outaouais au nord, les promenades Sussex et Colonel-By à l'est, l'avenue Laurier au sud et la rue Booth à l'ouest.

Le personnel a examiné la circulation avant la pandémie et pendant la pandémie pour établir une base de référence. Il a également relevé les projets d'infrastructure qui auront lieu dans le centre-ville dans l'avenir pour les intégrer à l'analyse. Il a projeté des volumes de circulation en tenant compte des orientations figurant au Plan officiel de la Ville d'Ottawa, des tendances historiques en matière de circulation et des changements continus dans les tendances en matière de travail à domicile et de transport en commun qui se sont produits pendant la pandémie.

L'analyse a permis d'établir trois scénarios pour les volumes de circulation. Ils incluent des projections de volume faible, modéré et élevé – qui correspond aux heures de pointe dans les déplacements en semaine – pour l'horizon de planification jusqu'à 2046. Le personnel a adopté cette approche basée sur des scénarios parce qu'il est difficile d'établir une seule projection en l'absence de données définitives sur la stabilisation des tendances en matière de lieu de travail et de fréquentation des transports en commun depuis la fin de la pandémie. Il est également important de noter qu'aucun des scénarios n'est préférable ou « davantage probable ».

Résumé des conclusions de l'étude de la circulation

Voici un aperçu des trois scénarios de circulation à long terme qui ont fait l'objet d'une évaluation.

- Scénario de circulation automobile faible : Il représente une réduction de 25 % des volumes de circulation par rapport à la circulation observée en 2019 et est similaire aux conditions observées à la fin de 2022 et au début de 2023 dans le centre-ville d'Ottawa.
- Scénario de circulation automobile moyenne : Il ne représente aucun changement dans les volumes de circulation par rapport aux volumes observés en 2019. La demande automobile serait ainsi revenue aux niveaux antérieurs à la COVID-19 et n'aurait pas connu de croissance supplémentaire.
- Scénario de circulation automobile élevée : Il représente une augmentation de 10 % par rapport aux volumes observés en 2019. La demande automobile dans le centre-ville serait alors revenue aux niveaux antérieurs à la COVID-19 et aurait connu une croissance supplémentaire.

Les véhicules qui déviaient de la rue Wellington fermée emprunteraient principalement les rues Albert et Slater dans l'axe est-ouest. La rue Queen et l'avenue Laurier serviraient pour leur part de voies de déviation secondaires. Une augmentation de la circulation est prévue sur ces routes, ainsi que sur d'importants axes nord-sud comme la rue Bay, la rue Lyon et la rue Kent.

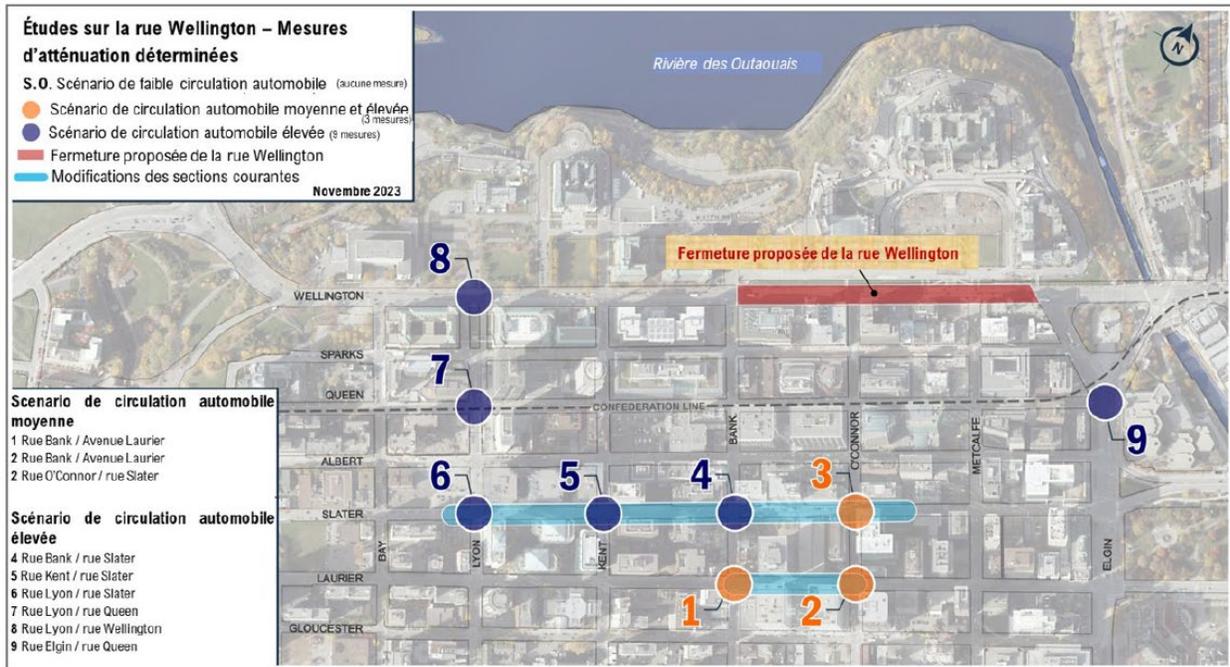
Si les volumes de circulation restent faibles ou diminuent au fil du temps (scénario de circulation faible), les répercussions sur le plan des opérations et de la sécurité seraient moindres. Aucune mesure d'atténuation notable ne serait alors nécessaire.

Si les volumes de circulation reviennent aux valeurs pré-pandémiques (scénario de circulation modérée) ou augmentent au-delà des valeurs observées par le passé (scénario de circulation élevée), les véhicules déviés de la rue Wellington auraient des répercussions notables sur la circulation des véhicules, les opérations des transports en commun de surface et l'intervention des services d'urgence dans les rues et les intersections avoisinantes du centre-ville.

L'évaluation a permis de cerner des mesures d'atténuation possibles à certaines intersections afin de respecter les cibles de la Ville pour le niveau de service des véhicules aux intersections du centre-ville, et ce, pour chaque scénario prévu. Il faudrait modifier trois intersections dans le cadre du scénario de circulation automobile modérée et en modifier six autres – ce qui porte le total à neuf – dans le cadre du scénario de circulation automobile élevée. Ces modifications visent à atténuer les répercussions de la circulation détournée par la fermeture de la rue Wellington et à améliorer le niveau de service aux intersections dans le centre-ville conformément aux lignes directrices sur le niveau de service multimodal de la Ville d'Ottawa. Une étude approfondie sera nécessaire pour faire progresser la conception des modifications des intersections, confirmer leur faisabilité et réaliser une estimation des coûts plus précise.

La figure 1 montre le lieu des mesures d'atténuation cernées dans le cadre de tous les scénarios de circulation.

Figure 1 : Mesures d'atténuation cernées



Résumé des conclusions de l'analyse du niveau de service multimodal

Le personnel a réalisé une analyse multimodale à l'aide des lignes directrices sur le niveau de service multimodal de la Ville d'Ottawa. Ces lignes directrices permettent d'évaluer de façon objective la qualité d'infrastructures de transport actif, mais elles n'intègrent pas les virages des véhicules aux intersections. C'est pourquoi une analyse qualitative supplémentaire a eu lieu pour relever tout problème de sécurité sous-jacent et d'autres problèmes opérationnels associés à l'augmentation de la circulation automobile en raison de la déviation.

L'évaluation générale des répercussions pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun qui a été réalisée a tenu compte des effets de la circulation automobile détournée qui devraient être les plus importants pendant les heures de pointe en semaine. Il est à noter que les répercussions négatives de la circulation déviée en raison de la fermeture de la rue Wellington sur les usagers vulnérables de la route se font d'autant plus sentir quand on passe d'un scénario de volume de circulation moyen à élevé.

Piétons : La fermeture proposée de la rue Wellington offrirait un environnement exceptionnel aux personnes qui circuleraient à pied dans le secteur fermé. Il y aurait toutefois une diminution globale du confort et de la sécurité des piétons dans le reste du

réseau de transport dans le secteur étudié en raison d'une augmentation des conflits entre véhicules et piétons aux intersections où les mesures d'atténuation sont limitées.

Vélos : Une infrastructure cyclable bidirectionnelle est en cours de planification du côté nord de la rue Wellington de l'avenue Mackenzie à la Cité parlementaire et au-delà vers le pont du Portage. La fermeture proposée de la rue Wellington devrait donc apporter un avantage supplémentaire minime aux cyclistes qui empruntent la rue Wellington (par rapport à l'infrastructure cyclable bidirectionnelle prévue), tout en ayant des répercussions négatives sur l'ensemble du réseau cyclable en raison de l'augmentation des conflits entre véhicules et cyclistes.

Transports en commun : La fermeture proposée de la rue Wellington entraînerait une diminution globale du niveau de service des transports en commun en raison des retards supplémentaires attribués aux volumes de circulation supplémentaires détournés vers les principaux corridors de transport en commun. Bien que des mesures d'atténuation aient été cernées, la rue Queen est considérée comme particulièrement vulnérable à tout volume de circulation supplémentaire détourné de la rue Wellington et il existe peu d'options pour augmenter la capacité de transport en commun dans ce corridor.

Une évaluation générale des répercussions pour les activités qui suivent a également eu lieu.

Stationnement et chargement sur rue : Il n'y a pas de zones désignées pour le stationnement ou le chargement sur rue dans le tronçon étudié de la rue Wellington. La fermeture proposée de la rue Wellington entraînerait une diminution du nombre de places de stationnement et de chargement sur rue dans les rues Metcalfe et O'Connor (au nord de la rue Queen) afin de s'adapter aux changements dans la circulation dans ces rues à la suite de la fermeture de la rue Wellington. Les véhicules qui veulent faire un chargement sur la rue Sparks pourraient avoir de la difficulté à s'orienter et être obligés de circuler autour de leur destination et à travers le secteur qui serait fermé.

Autobus d'excursion et taxis : La fermeture proposée de la rue Wellington entraînerait une augmentation générale des difficultés pour se déplacer et circuler, ce qui augmenterait la durée des trajets pour embarquer et débarquer des gens. Il pourrait être possible de tirer parti de l'emprise de la rue Wellington (dans le secteur qui serait fermé) pour offrir des espaces réservés afin d'améliorer les activités des autobus d'excursion et des taxis.

Services d'urgence : Il est reconnu que les véhicules d'urgence pourraient accéder à des secteurs restreints de la rue Wellington. La fermeture proposée de la rue Wellington

entraînerait toutefois une augmentation globale des retards dans la circulation et une réduction de la résilience du réseau, ce qui peut augmenter les délais d'intervention en cas d'urgence.

Entretien des routes : La fermeture proposée de la rue Wellington aurait des répercussions globales mineures sur l'entretien des routes. Des ententes devraient être établies pour la fermeture proposée de la rue Wellington.

Circulation des marchandises : La fermeture proposée de la rue Wellington entraînerait des difficultés supplémentaires pour se déplacer dans le réseau du centre-ville et accéder aux circuits urbains de camionnage, en plus d'augmenter les interactions avec les usagers vulnérables de la route.

Circulation dans le centre-ville : La fermeture proposée de la rue Wellington entraînerait une augmentation globale du stress des conducteurs en raison des exigences supplémentaires en matière de virages, une diminution de la résilience du réseau et une augmentation des défis pour les véhicules lorsqu'ils se déplacent dans le système de rues à sens unique du centre-ville.

Répercussions financières des mesures d'atténuation cernées

Les mesures d'atténuation ont été établies à l'échelle conceptuelle pour accueillir la circulation automobile détournée. Une estimation des coûts de catégorie D indicative ou globale a été préparée pour chaque mesure d'atténuation conformément aux lignes directrices sur l'estimation des coûts de la Ville d'Ottawa afin de comprendre les répercussions financières potentielles. Les estimations fournies dans le cadre de cette étude sont basées sur des taux unitaires pour les éléments de construction expérimentés en 2023 et comprennent d'autres « coûts accessoires » liés notamment à l'ingénierie et aux services publics, ainsi qu'une valeur globale appropriée de 50 % pour les imprévus. Les estimations de coûts ont pris en compte une variété de risques pour représenter une gamme de coûts de mise en œuvre potentiels, du « meilleur cas » au « pire cas ».

Les estimations de coûts sont résumées pour chaque scénario de circulation projeté.

- *Scénario de circulation automobile faible* : Aucune mesure d'atténuation à des intersections n'est nécessaire.
- *Scénario de circulation automobile modérée* : L'analyse a permis de cerner trois intersections qui nécessitent des modifications pour atténuer des problèmes de la circulation routière. Le coût estimé total de ces modifications est approximativement de 4,6 M\$ à 10,6 M\$.

- *Scénario de circulation automobile élevée* : L'analyse a permis de cerner six autres intersections qui nécessitent des modifications pour atténuer des problèmes de circulation routière. Le coût estimé total de ces modifications est approximativement de 10,1 M\$ à 26 M\$.

Conclusion

L'Étude de la circulation sur la rue Wellington, dirigée par la Ville d'Ottawa en collaboration avec SPAC et la CCN, visait principalement à cerner les répercussions sur la circulation des véhicules de la fermeture proposée de la rue Wellington de l'est de la rue Bank jusqu'à l'ouest de la rue Elgin, ainsi que les mesures d'atténuation possibles de ces répercussions. Les répercussions de la fermeture pour les piétons, les cyclistes, le transport en commun, la circulation des marchandises, les services d'urgence, le stationnement sur rue, les zones de chargement et l'entretien ont été abordées de manière générale. Divers scénarios de circulation dans le centre-ville ont été établis en raison de la croissance incertaine de la circulation pour l'horizon de planification jusqu'à 2046. Les répercussions de la fermeture proposée et les mesures d'atténuation nécessaires sont tributaires du niveau de circulation.

L'étude montre qu'il est possible d'atténuer les répercussions sur la circulation dans le cadre des trois scénarios en modifiant certaines intersections. Les coûts potentiels de la mise en œuvre de ces mesures d'atténuation sont nuls dans le cas du scénario de faible circulation et peuvent s'élever jusqu'à 26 M\$ dans le cadre du scénario de circulation élevée.

L'exploitation actuelle de la rue Wellington à l'aide d'une voie de circulation automobile et d'une voie cyclable dans chaque direction fonctionne bien du point de vue de la circulation automobile. Ceci cadre la priorité stratégique pour le mandat du Conseil de 2023 à 2026 visant à faire d'Ottawa « une ville offrant plus d'options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles ».

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Il n'existe aucune répercussion financière associée à la recommandation formulée dans le rapport.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Il n'existe aucune répercussion juridique à la réception du présent rapport à titre d'information.

COMMENTAIRES DE CONSEILLER(S) DE QUARTIER(S)

Les modifications apportées à la rue Wellington avant sa réouverture au printemps 2023, notamment le retrait de la désignation d'itinéraire pour camions et l'ajout des pistes cyclables temporaires, remportent beaucoup de succès. L'utilisation des pistes cyclables temporaires tout particulièrement cadre bien avec le tourisme dans le secteur en plus de fournir pour les navetteurs une autre option aux voies cyclables de l'avenue Laurier et de remodeler les habitudes de déplacement avant l'aménagement des voies permanentes planifiées pour la rue.

Bien que les données sur la circulation 2024 ne soient pas, de toute évidence, encore disponibles, les volumes de circulation semblent demeurer inférieurs à ceux d'avant la pandémie. Ils pourront, si tout va bien, être stabilisés, voire réduits, alors que la Ville s'efforce d'atteindre son objectif qui vise à ce que la majorité des déplacements dans la ville se fassent, d'ici 2046, à l'aide d'un mode de transport durable. Une réduction des déplacements automobiles de 75 % par rapport aux niveaux pré-pandémiques rendrait possible la fermeture de ce tronçon de la rue Wellington sans aucune modification du réseau routier alentour, même si certaines sont déjà prévues.

Enfin, cette possibilité de modifications futures de la configuration de la circulation en raison d'une fermeture de la rue Wellington et les mesures d'atténuation recommandées soulignées dans le rapport de Parsons devraient être incluses à l'avenir dans la discussion et la planification du renouvellement des routes et des projets de transport actif dans le centre-ville Nord.

CONSULTATION

Aucune consultation publique n'a eu lieu au sujet du présent rapport. Comme demandé par le Conseil dans le cadre de la motion concernant la rue Wellington approuvée le 8 février 2023 (dossier [ACS2023-OCC-CCS-0021](#)), le présent rapport donne la mis à jour sur les discussions avec Services publics et Approvisionnement Canada et transmet de l'information sur les conclusions de l'Étude de la circulation sur la rue Wellington.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Le personnel du Bureau de l'accessibilité a participé à des discussions concernant l'étude sur la fermeture de la rue Wellington. Comme l'indique le rapport de l'étude, si la rue devait être fermée de manière permanente à l'avenir, des zones d'embarquement et de débarquement accessibles devront être envisagées dans tous les secteurs fermés, y compris près des entreprises ou du Parlement. De plus, la perte de places de

stationnement continue d'être une préoccupation, puisque les modes de transport actifs et les services de transport en commun ne sont pas tous accessibles pour toutes les personnes en situation de handicap. Ceci comprend une perte de places de stationnement sur rue et de places où il est interdit de stationner, lesquelles peuvent être utilisées par les personnes titulaires d'un permis de stationnement accessible. S'il devait y avoir des fermetures à l'avenir, les répercussions en matière de stationnement pour les personnes en situation de handicap devront être examinées plus profondément.

RÉPERCUSSIONS SUR LA DÉLÉGATION DE POUVOIRS

Les activités relatives à la circulation routière sont réalisées par les Services de la circulation conformément à l'annexe J – Direction générale des travaux publics du Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs (n° 2023-67). Cette annexe procure également le pouvoir de conclure des ententes de services comme celle envisagée dans le présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

Il n'existe aucune répercussion sur la gestion des risques associée au présent rapport.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Le présent rapport cadre avec la priorité stratégique pour le mandat du Conseil de 2023-2026 visant à faire d'Ottawa « une ville offrant plus d'options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles ».

DOCUMENTATION À L'APPUI

- Document 1 – Résumé de l'Étude de la circulation sur la rue Wellington, Rapport final (Parsons)
- Document 2 – Données sur la circulation par type, diagrammes à barres

SUITE À DONNER

Les mesures de contrôle de la circulation actuellement en place le long de la rue Wellington permettent une circulation sécuritaire et efficace des véhicules, des personnes et des marchandises. Les Services de la circulation de la Direction générale des travaux publics continueront à surveiller la circulation routière le long de la rue Wellington.