

Étude sur les transports rue Wellington

(de la rue Bank à la rue Elgin)

Sommaire

Final

10 novembre 2023

SOMMAIRE

CONTEXTE

La rue Wellington, située à Ottawa (Ontario), est l'une des rues les plus emblématiques du Canada. Elle remplit des rôles multiples qui ajoutent à son intérêt et à sa complexité. Rue principale de la Cité parlementaire du Parlement du Canada, elle abrite un certain nombre d'institutions fédérales, notamment la Colline du Parlement et l'édifice du Centre, le Cabinet du premier ministre et le Conseil privé, ainsi que l'Espace pour les peuples autochtones situé au 100, rue Wellington. En outre, au cours de la prochaine décennie, environ 50 % des parlementaires seront logés en permanence dans les trois îlots situés au sud de la rue Wellington, une transition qui renforcera le rôle de la rue Wellington, entre les rues Bank et Elgin, en tant que cœur de la Cité parlementaire. Les éléments physiques actuels de la rue comprennent des voies de circulation pour les véhicules, des bandes cyclables temporaires, des arrêts de transport en commun, un éclairage distinctif des voies publiques, de larges trottoirs et des finitions de paysage de rue personnalisées. La rue Wellington est une artère du réseau de transport de la Ville d'Ottawa et fait également partie du boulevard de la Confédération de la Commission de la capitale nationale (CCN), le parcours d'honneur et la voie de la découverte symboliques de la capitale. Elle relie de nombreux sites d'importance nationale, de célébration, de souvenir et de commémoration.

Le rôle de la rue Wellington a changé au cours de l'hiver 2022, passant d'un corridor de transport à la toile de fond de longues manifestations liées aux décrets relatifs à la COVID-19 qui ont attiré l'attention à l'échelle internationale. Les manifestations à Ottawa ont mis en lumière des problèmes de longue date de la rue Wellington liés à la propriété, à la sécurité et à la gouvernance, et ont eu une incidence sur le fonctionnement des institutions démocratiques du Canada et sur le bien-être des collectivités résidentielles voisines. La rue Wellington est restée fermée à la circulation générale des véhicules jusqu'à sa réouverture en avril 2023.

FERMETURE TEMPORAIRE DE LA RUE WELLINGTON – DE JANVIER 2022 À AVRIL 2023

Le 28 janvier 2022, la rue Wellington a été fermée en raison de son occupation par les manifestants. La rue est restée fermée pendant toute la durée des manifestations. Le 23 février 2022, quelques jours après la fin des manifestations, le Conseil municipal de la Ville d'Ottawa a approuvé une motion visant à maintenir la fermeture de la rue Wellington entre les rues Bank et Elgin. La Ville a ainsi érigé des barrières physiques et des panneaux de signalisation à l'est du carrefour de la rue Bank et de la rue Wellington et à l'ouest du carrefour de la rue Elgin en direction sud et de la rue Wellington afin de permettre aux véhicules autorisés de circuler, uniquement dans la direction de l'est. La rue Wellington est restée ouverte aux piétons, aux cyclistes et aux véhicules liés aux entreprises et institutions de la région, comme les fonctionnaires fédéraux et les parlementaires, les autocars touristiques, les navettes, les taxis, les véhicules de livraison, les véhicules de service, les véhicules de ramassage des ordures, les services d'urgence, etc. Les services d'OC Transpo et de la STO avaient été détournés du tronçon fermé de la rue Wellington au cours des années précédentes.

Un mémoire du 17 janvier 2023 adressé au Comité des transports de la Ville d'Ottawa par les Services de la circulation indiquait que les volumes de circulation pour la majeure partie de l'année 2022 étaient inférieurs aux volumes antérieurs à la pandémie. Pendant cette période de réduction de la demande de circulation, le personnel de la Ville a pu gérer les incidences de la circulation sur le réseau environnant, y compris les rues Queen, Albert et Slater, en ajustant le temps des feux de circulation et en prenant d'autres mesures d'atténuation mineures.

Lors de la réunion du 8 février 2023, le Conseil de la Ville d'Ottawa a approuvé plusieurs recommandations liées à la fermeture de la rue Wellington, notamment :

- en consultation avec le Service de police d'Ottawa, le Service des incendies d'Ottawa et le Service paramédical d'Ottawa, que la rue Wellington soit rouverte entièrement à la circulation dès que cela sera possible sur le plan opérationnel;
- que le personnel continue de travailler avec Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) à la mise au point d'une étude sur la circulation et fasse rapport au Comité des transports et au Conseil au cours du premier trimestre 2024.

Le 28 avril 2023, les barrières physiques ont été retirées et la section fermée de la rue Wellington a été rouverte avec des installations cyclables temporaires comprenant une seule voie de circulation pour les véhicules dans chaque direction et des bandes cyclables.

COLLABORATION INTERORGANISMES

Le gouvernement fédéral et la Ville d'Ottawa travaillent en collaboration pour relever les défis posés par les manifestations de 2022, depuis leur conclusion en février 2022. En juillet 2022, une gouvernance officielle a été lancée avec des acteurs parlementaires et d'autres intervenants du gouvernement, suivie d'un accord entre les représentants de la Ville d'Ottawa et de SPAC pour explorer le transfert éventuel de la rue Wellington dans la compétence fédérale, et pour entreprendre une étude sur les transports comme contribution clé à la prise de décision sur ce sujet.

La coordination entre les organismes est un engagement clé pris en réponse à l'étude du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre (déc. 2022). Dans sa réponse, le gouvernement fédéral a déclaré : « *Que le gouvernement et ses partenaires poursuivent les consultations et discussions actuelles avec les intervenants pertinents en ce qui a trait à l'élargissement possible de la Colline du Parlement sur les rues Wellington et Sparks, ainsi qu'au réaménagement potentiel de ces rues;* » et « *Que la rue Wellington... soit fermée à la circulation automobile...* » (Recommandation 1).

Depuis avril 2023, SPAC et la Ville d'Ottawa ont poursuivi des discussions dans le but d'intégrer officiellement la rue Wellington aux plans pour la Cité parlementaire. Les acteurs parlementaires, fédéraux et municipaux ont créé des comités chargés d'étudier la meilleure façon d'assurer la sécurité de la zone pour les personnes qui y travaillent et y vivent. Ils veulent également s'assurer que le quartier reste ouvert et accessible aux résidents et aux visiteurs, tout en contribuant à la construction d'une capitale.

Un groupe de travail sur les transports a été créé pour diriger et superviser cette étude sur les transports et pour alimenter les discussions sur l'avenir de la rue Wellington. Le groupe était composé de représentants de SPAC, de la CCN et de la Ville d'Ottawa. Le rôle du groupe était de suivre l'avancement des travaux, de confirmer les hypothèses, de donner des orientations à l'expert-conseil chargé de préparer l'étude sur les transports et d'examiner le travail de l'expert-conseil dans un esprit de collaboration.

OBJECTIF DE L'ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS

L'objectif de l'étude était d'évaluer les conséquences sur les transports du projet de fermeture permanente de la rue Wellington, depuis l'est de la rue Bank jusqu'à l'ouest de la rue Elgin. L'étude s'est concentrée sur la détermination des répercussions sur la circulation du réseau et les mesures d'atténuation associées. Alors que l'étude sur les transports se penchait sur les conséquences générales de la fermeture proposée sur 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 de manière générale, la présente analyse se concentre sur la circulation des véhicules.

La portée des travaux comprenait une évaluation de la manière dont la circulation automobile prévue (mode automobile) devrait être déviée à la suite de la fermeture proposée de la rue Wellington, tout en restant ouverte aux modes actifs. Il s'agissait d'évaluer une série de conséquences potentielles de la déviation de la circulation sur les rues et les carrefours de la zone d'étude. Lorsqu'il a été établi que la déviation de la circulation avait des incidences opérationnelles, des mesures d'atténuation devaient être déterminées au niveau conceptuel et des estimations de coûts indicatives devaient être préparées. Compte tenu de cette portée précise, il est important de noter que les questions suivantes n'ont pas été abordées dans l'étude :

- L'utilisation finale et la conception de la partie fermée de la rue Wellington;
- Le projet de bandes cyclables temporaires mis en œuvre en avril 2023 sur la partie fermée de la rue Wellington;
- La conception et l'exploitation d'un futur système de tramway de la STO sur la surface de la rue Wellington;
- Les conséquences sur les transports d'un sixième pont interprovincial traversant la rivière des Outaouais;
- Une évaluation détaillée des conséquences (positives et négatives) en matière de transport pour les piétons, les cyclistes et le transport en commun.

Le document qui suit représente une évaluation des opérations de circulation et une évaluation multimodale des conséquences de la fermeture proposée de la rue Wellington pour le tronçon situé de l'est de la rue Bank à l'ouest de la rue Elgin. Cette étude peut être utilisée par les décideurs pour comprendre les modifications routières futures nécessaires pour atténuer les répercussions sur le réseau de rues du centre-ville, si les restrictions de la circulation dans la rue Wellington devaient être mises en œuvre de manière permanente à l'avenir.

APPROCHE DE L'ÉTUDE

La zone d'étude reflète une grande partie du centre-ville d'Ottawa. Elle est délimitée au nord par la rivière des Outaouais, à l'est par la promenade Sussex et la promenade Colonel By, au sud par l'avenue Laurier et à l'ouest par la rue Booth.

L'étude a permis d'examiner les conditions de transport avant la pandémie et tout au long de celle-ci afin d'établir une situation de référence. Les futurs projets d'infrastructure du centre-ville ont été déterminés et intégrés dans l'analyse. Les volumes de circulation futurs ont été projetés en tenant compte des orientations du plan officiel de la Ville d'Ottawa, d'un examen des tendances historiques en matière de transport et des changements en cours dans les tendances en matière de travail à domicile et de transport en commun depuis la pandémie. Lors de l'analyse, trois scénarios de volumes de circulation futurs ont été déterminés. Les scénarios comprenaient des prévisions de volumes de circulation faibles, moyens et élevés pour l'horizon de planification 2046, représentant les heures de pointe de la demande de déplacement en semaine. Cette approche basée sur des scénarios a été adoptée pour refléter les défis que représente l'établissement d'une prévision unique des volumes de circulation en l'absence de données définitives sur la stabilisation des tendances postpandémiques en matière de lieu de travail et de fréquentation des transports en commun. Il est également important de noter que l'étude ne détermine pas de scénario privilégié ou « le plus probable » de prévision des volumes de circulation.

Dans le cadre de l'évaluation, on a appliqué les outils normalisés de l'industrie pour l'analyse des performances des carrefours de véhicules, ainsi que les lignes directrices sur le niveau de service multimodal de la Ville d'Ottawa pour évaluer les autres modes de déplacement. L'évaluation a permis de déterminer des mesures d'atténuation potentielles pour les carrefours afin de respecter les cibles de la Ville d'Ottawa en matière de niveau de service pour les véhicules aux carrefours du centre-ville dans chaque scénario prévu, et a fourni des estimations de coûts indicatives pour chaque mesure d'atténuation.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS DE L'ANALYSE DE LA CIRCULATION

L'analyse de la circulation a permis d'évaluer les trois scénarios de circulation prévisionnels à long terme suivants :

- **Scénario de faible circulation automobile** : Représente une réduction de 25 % des volumes de circulation par rapport à la circulation observée en 2019, 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** : Aucun changement dans les volumes de circulation par rapport aux volumes de circulation observés en 2019, ce qui représente un scénario dans lequel la croissance de la demande automobile est revenue aux niveaux antérieurs à la COVID, sans croissance supplémentaire.
- **Scénario de circulation automobile élevée** : Représente une augmentation de 10 % par rapport aux volumes de circulation observés en 2019, afin de représenter un scénario dans lequel la demande automobile dans le centre-ville est revenue aux niveaux antérieurs à la COVID et a connu une croissance supplémentaire.

Dans l'ensemble, l'analyse de la circulation a démontré ce qui suit :

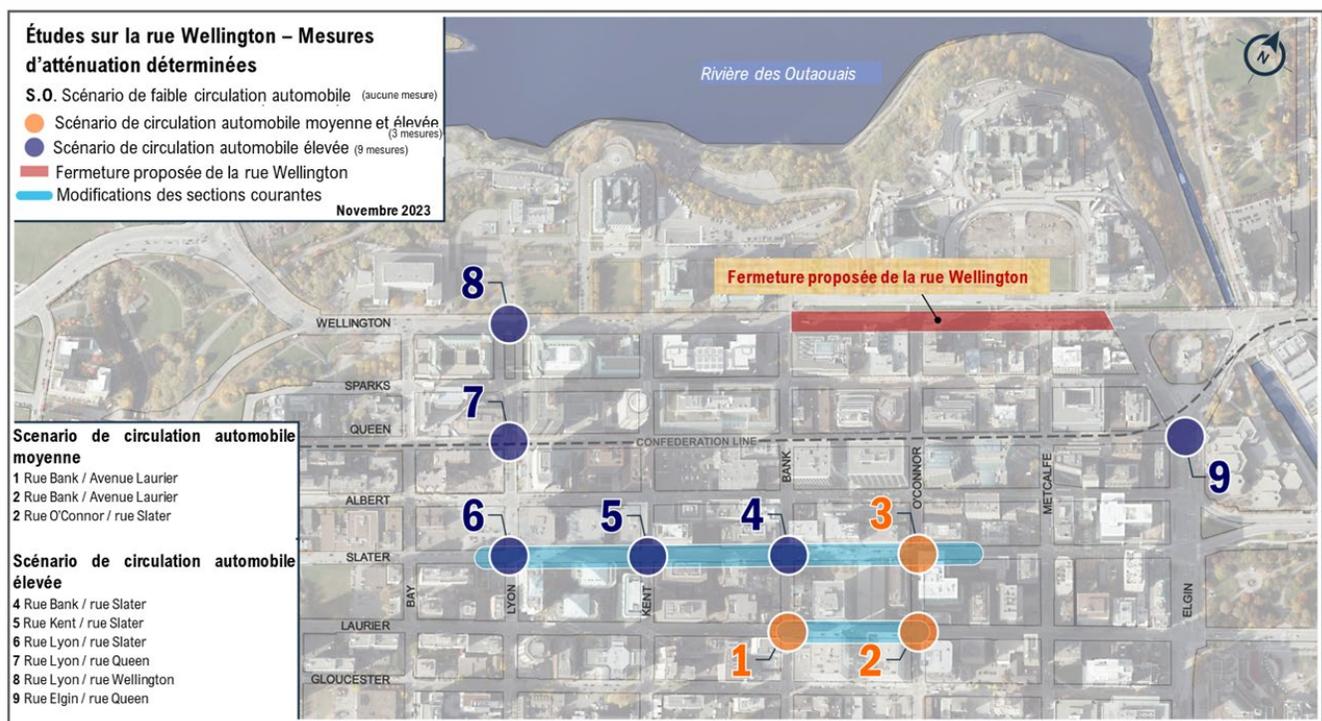
- Pour les véhicules déviés de la fermeture proposée de la rue Wellington, les rues Albert et Slater seraient les principales voies de déviation est-ouest, tandis que la rue Queen et l'avenue Laurier serviraient de voies de déviation secondaires. Une augmentation de la circulation est prévue sur ces routes, ainsi que sur d'importants axes routiers nord-sud tels que les rues Bay, Lyon et Kent. L'analyse n'a pas pris en compte les incidences potentielles sur la circulation en dehors du centre-ville d'Ottawa.
- Si les volumes de circulation restent faibles ou diminuent au fil du temps (scénario de faible circulation automobile), les conséquences opérationnelles ou en matière de sécurité seront moindres. Aucune mesure d'atténuation notable ne serait nécessaire dans ce scénario.
- Dans le cas où les volumes de circulation reviennent aux valeurs prépandémiques (scénario de circulation automobile moyenne) ou dépassent les volumes de circulation historiques observés (scénario de circulation automobile élevée), la circulation de véhicules détournée de la fermeture proposée de la rue Wellington aurait des répercussions notables sur les flux de circulation de véhicules, les opérations de transport en commun de surface et l'intervention des services d'urgence dans les rues et carrefours environnants du centre-ville.
- Trois (3) modifications de carrefour ont été déterminées dans le scénario de circulation automobile moyenne, tandis que six (6) modifications supplémentaires ont été déterminées dans le scénario de circulation automobile élevée, soit un total de neuf (9) modifications. Ces modifications ont pour but d'atténuer les répercussions de la

circulation détournée de la fermeture proposée de la rue Wellington et d'améliorer le niveau de service aux carrefours du centre-ville, conformément aux lignes directrices sur le niveau de service multimodal de la Ville d'Ottawa.

- Si les volumes de circulation augmentent et que les mesures d'atténuation déterminées sont mises en œuvre, la majorité du réseau de véhicules du centre-ville répondra à la cible minimum de la Ville en matière de niveau de service pour les véhicules. L'incidence en matière de circulation de la fermeture proposée de la rue Wellington a été jugée gérable avec les modifications ciblées des carrefours.
- En ce qui concerne les lignes directrices sur le niveau de service multimodal de la Ville d'Ottawa, les mesures d'atténuation déterminées entraînent des changements négligeables dans les niveaux de service pour les piétons, les bicyclettes, le transport en commun et les camions par rapport à la situation actuelle. Certaines des mesures d'atténuation déterminées ont des conséquences négatives sur la sécurité des piétons et des cyclistes qui ne sont pas prises en compte par l'analyse du niveau de service multimodal.
- Répercussions notables sur l'offre de stationnement sur rue et les zones de chargement le long de la rue Queen (la plus proche de la rue Elgin), de la rue Slater (de l'ouest de la rue Lyon à l'est de la rue O'Connor) et de l'avenue Laurier (de l'est de la rue Bank à la rue O'Connor).

La **figure E-1** montre l'emplacement des mesures d'atténuation déterminées pour tenir compte de l'éventail des scénarios potentiels de volumes futurs. Une étude plus complète sera nécessaire pour faire avancer la conception de chaque modification de carrefour déterminée, confirmer la faisabilité et élaborer des estimations de coûts affinées.

Figure E-1 : Mesures d'atténuation déterminées



RÉSUMÉ DES RÉSULTATS DE L'ANALYSE MULTIMODALE

Les conséquences de la fermeture proposée de la rue Wellington et de ses effets de déviation ont été évaluées dans un premier temps sans les mesures d'atténuation déterminées afin d'examiner les conséquences pour les modes de transport non automobiles, les activités et les services dans le contexte des trois scénarios de circulation à l'horizon 2046 susmentionnés. Une évaluation multimodale a été réalisée sur la base des lignes directrices sur le niveau de service multimodal de la Ville d'Ottawa. Les lignes directrices actuelles sur le niveau de service multimodal fournissent une mesure objective de la qualité des installations de transport actif, mais n'intègrent pas les véhicules qui tournent aux carrefours. C'est pourquoi une analyse qualitative supplémentaire a été entreprise afin de cerner les problèmes de

sécurité sous-jacents et les autres problèmes opérationnels liés à l'exposition à une circulation automobile supplémentaire/déviée.

Une évaluation générale des conséquences en matière de transport pour les piétons, les cyclistes et le transport en commun a été réalisée. L'évaluation a pris en compte les effets de la déviation de la circulation automobile, qui devraient être les plus importants pendant les heures de pointe en semaine. Le scénario de faible circulation automobile devrait avoir des incidences négligeables sur ces modes de transport, tandis que les incidences augmenteraient dans les scénarios de circulation automobile moyenne et élevée.

- **Piétons** : La fermeture proposée de la rue Wellington offrirait un environnement exceptionnel aux personnes marchant dans le tronçon fermé. Concernant les rues qui devraient accueillir des volumes de circulation plus élevés en raison de la déviation, le niveau de service global pour les piétons aux carrefours restera largement inchangé dans tous les scénarios de circulation. Cependant, une évaluation détaillée des conséquences en matière de transport sur les piétons devrait prendre en compte le risque plus élevé de conflits entre véhicules et piétons et les considérations de sécurité associées aux carrefours, et cette évaluation devrait également déterminer les mesures d'atténuation potentielles.
- **Vélos** : Une installation cyclable bidirectionnelle est actuellement en cours de planification pour le côté nord de la rue Wellington, reliant l'avenue Mackenzie à la Cité parlementaire et au-delà vers le pont du Portage. La fermeture proposée de la rue Wellington ne devrait apporter qu'un avantage supplémentaire minime aux cyclistes dans la rue Wellington par rapport à l'installation cyclable bidirectionnelle prévue. Concernant les rues qui devraient accueillir des volumes de circulation plus élevés en raison de la déviation, le niveau de service global pour les bicyclettes aux carrefours restera largement inchangé dans tous les scénarios de circulation. Cependant, une évaluation détaillée des conséquences en matière de transport sur les cyclistes devrait prendre en compte le risque plus élevé de conflits entre véhicules et cyclistes et les considérations de sécurité associées aux carrefours, et cette évaluation devrait également déterminer les mesures d'atténuation potentielles.
- **Transport en commun par autobus** : La fermeture proposée de la rue Wellington devrait entraîner une diminution des performances du transport en commun par autobus pour les itinéraires qui devraient accueillir des volumes de circulation plus élevés associés à la déviation en raison des bouchons supplémentaires. Bien que des mesures d'atténuation soient déterminées et que de nombreux trajets de transport en commun à destination et en provenance du centre-ville soient assurés par le train léger sur rail (ligne 1), 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 de surface dans ce corridor. Cependant, une évaluation opérationnelle détaillée des conséquences en matière de transport sur le transport en commun permettrait de quantifier le potentiel plus élevé de bouchons du transport en commun aux carrefours, et cette évaluation permettrait également de déterminer les mesures prioritaires potentielles pour le transport en commun.

Une évaluation générale des répercussions sur les activités suivantes a été prise en compte. Les répercussions déterminées ne sont quasiment pas touchées par les volumes de circulation aux heures de pointe et les scénarios de circulation analysés.

- **Stationnement et chargement sur rue** : Il n'y a pas de zones désignées de stationnement ou de chargement sur rue dans le tronçon concerné de la rue Wellington. La fermeture proposée de la rue Wellington entraînerait une diminution du nombre de places réservées au stationnement et au chargement sur rue dans la rue Metcalfe et la rue O'Connor (au nord de la rue Queen). Les véhicules de chargement se dirigeant vers la rue Sparks pourraient avoir des difficultés à s'orienter et être obligés de circuler autour de leur destination et de traverser la zone de fermeture proposée.
- **Autocars touristiques et taxis** : La fermeture proposée de la rue Wellington entraînerait une augmentation globale des difficultés d'orientation et de circulation, ce qui se traduirait par des trajets plus longs pour les ramassages et les déposes. Il est possible de tirer parti de l'emprise de la rue Wellington pour offrir des places réservées afin d'améliorer les opérations.
- **Services municipaux d'urgence** : Il est reconnu que les véhicules municipaux d'urgence pourraient accéder à des zones restreintes de la rue Wellington. Cependant, la fermeture proposée de la rue Wellington entraînerait une augmentation globale des bouchons de circulation et une réduction de la résilience du réseau, ce qui peut se traduire par une augmentation des temps de réponse en cas d'urgence.

-
- **Entretien des routes** : La fermeture proposée de la rue Wellington aurait une incidence globale mineure sur l'entretien des routes. Des accords futurs devront être établis pour la fermeture proposée de la rue Wellington.
 - **Circulation des marchandises** : La fermeture proposée de la rue Wellington entraînerait des difficultés supplémentaires pour s'orienter dans le réseau du centre-ville et accéder au réseau de camions urbains et augmenterait les interactions avec les usagers de la route vulnérables.
 - **Circulation dans le centre-ville** : La fermeture proposée de la rue Wellington entraînerait une augmentation globale des besoins en matière de circulation, y compris des difficultés pour les véhicules à s'orienter dans le système de rues à sens unique du centre-ville, et une diminution de la résilience globale du réseau.

CONSÉQUENCES FINANCIÈRES DES MESURES D'ATTÉNUATION DÉTERMINÉES

Les mesures d'atténuation déterminées pour tenir compte de la déviation de la circulation automobile ont été élaborées à un niveau conceptuel. Une estimation globale ou indicative des coûts de catégorie D 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 conséquences financières potentielles. Les estimations fournies dans le cadre de cette étude sont basées sur les taux unitaires des éléments de construction observés en 2023, et comprennent également d'autres « coûts accessoires » liés à l'ingénierie, aux services publics, etc. ainsi qu'une valeur globale appropriée de 50 % pour les imprévus. Les estimations de coûts ont pris en compte divers risques afin de représenter une gamme de coûts de mise en œuvre potentiels, allant du « meilleur des cas » au « pire des cas ».

Les estimations de coûts sont résumées ci-dessous pour chacun des scénarios de circulation prévus.

- **Scénario de faible circulation automobile** : Aucune mesure d'atténuation relative aux carrefours n'a été déterminée pour améliorer le niveau de service pour les véhicules dans la zone d'étude afin de tenir compte de la fermeture proposée de la rue Wellington. Les coûts associés à ce scénario de demande seraient en grande partie liés aux coûts de mise en œuvre de la fermeture de la rue Wellington et de sa reprogrammation, qui sont considérés comme dépassant le cadre de cette étude.
- **Scénario de circulation automobile moyenne** : L'analyse a déterminé trois carrefours qui devraient être modifiés afin d'atténuer les problèmes d'opérations de circulation. Le coût total estimé de ces modifications de carrefour s'élevait environ à entre 4,6 et 10,6 millions de dollars (y compris les coûts accessoires et les imprévus).
- **Scénario de circulation automobile élevée** : L'analyse a permis de déterminer six carrefours supplémentaires qui devraient être modifiés afin d'atténuer les problèmes d'opérations de circulation. Le coût total estimé des neuf modifications de carrefour déterminées s'élevait environ à entre 10,1 et 26,0 millions de dollars (y compris les coûts accessoires et les imprévus).

MOT DE LA FIN

L'étude sur les transports dans la rue Wellington s'est concentrée sur la détermination des répercussions sur la circulation du réseau et des mesures d'atténuation potentielles associées à la fermeture proposée de la rue Wellington, depuis l'est de la rue Bank jusqu'à l'ouest de la rue Elgin. Les conséquences de la fermeture sur 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 prises en compte de manière générale. L'étude a permis d'évaluer une série de scénarios de circulation future dans le centre-ville afin de refléter l'incertitude de la croissance de la circulation à l'horizon de planification 2046. L'incidence de la fermeture proposée et des mesures d'atténuation associées s'est avérée dépendre du niveau de circulation.

L'étude démontre que les répercussions en matière de circulation dans les trois scénarios peuvent être atténuées par des modifications de carrefour ciblées. Les coûts potentiels de mise en œuvre des mesures d'atténuation conceptuelles déterminées vont de l'absence de coût dans le cas du scénario à faible circulation automobile à 26 millions de dollars dans le cas du scénario à circulation automobile élevée.

Il reste nécessaire de procéder à une évaluation détaillée supplémentaire des incidences sur les piétons, les cyclistes et le transport en commun aux endroits/routes où l'on s'attend à ce que les volumes de circulation soient plus élevés en raison de la déviation. L'évaluation détaillée déterminera également les mesures d'atténuation potentielles pour ces modes de transport.

Compte tenu de l'incertitude des schémas de transport et pour éclairer la prise de décision, il serait prudent de surveiller les déplacements vers et depuis le centre-ville, y compris les tendances postpandémiques en matière de lieu de travail, la fréquentation des transports en commun et l'activité des véhicules/personnes dans les rues et aux carrefours du centre-ville. La mise en œuvre des mesures d'atténuation déterminées ne doit être envisagée que si les tendances de déplacement et les volumes de circulation observés à ce moment-là le justifient, et si elles sont conformes à l'orientation stratégique approuvée.

Toute décision concernant l'avenir de la rue Wellington fera partie intégrante d'un contexte stratégique plus large ciblant la création de lieux et la conception, englobant des couches d'intérêts allant au-delà de la circulation efficace des véhicules. La décision devra donc tenir compte d'un grand nombre de facteurs, dont la sécurité, la mobilisation et la planification pour la Cité judiciaire adjacente.

