

Pièce 2 – Synthèse des points de passage examinés

Sources : Site Web de la STO (www.sto.ca) et séance d'information technique présentée aux conseillers municipaux le 15 mai 2020.

Analyse des points de traverse actuels

Pour la liaison interprovinciale, le réseau de transport en commun spécialisé devrait traverser la rivière des Outaouais. Les six ponts reliant Gatineau et Ottawa ont été analysés en fonction des destinations projetées des usagers de Gatineau. On a retenu le pont du Portage comme liaison privilégiée entre les deux villes.



Le pont Champlain

Ce pont se trouve trop loin à l'ouest, ce qui obligerait les usagers du secteur Hull qui se rendent au centre-ville d'Ottawa à faire un détour important.

Il n'empêche que le pont Champlain sera toujours utilisé pour les autobus ordinaires de la STO qui se rendent à la station Tunney's Pasture.

Le pont Prince-de-Galles

Ce pont ne permettrait pas d'assurer la fonction essentielle prévue dans cette étude précise. Il est trop loin à l'ouest, ce qui obligerait les usagers qui se rendent au centre-ville de Gatineau ou au centre-ville d'Ottawa à faire un détour important.

Cette option n'est pas viable puisqu'elle obligerait les usagers qui se rendent au centre-ville d'Ottawa à prendre la correspondance avec le réseau de l'O-Train à la

station Bayview. À plus long terme, la Ligne 1 de l'O-Train d'Ottawa n'aurait pas la capacité voulue pour transporter tous les usagers venant de Gatineau, ainsi que tous ceux qui viennent des secteurs ouest d'Ottawa.

Toutefois, le pont Prince-de-Galles continue de représenter une liaison secondaire potentielle projetée pour les déplacements entre Ottawa et Gatineau.

Le pont Chaudière

Entouré de plusieurs bâtiments, dont certains sont des édifices patrimoniaux, ce pont n'est pas assez grand pour permettre d'y intégrer un couloir réservé au transport en commun.

Le pont Macdonald-Cartier

Ce pont est trop loin à l'est, ce qui obligerait les usagers à faire un détour important entre le couloir du chemin d'Aylmer et du boulevard Taché et le couloir du boulevard des Allumettières d'une part et le centre-ville d'Ottawa d'autre part. Il continuera d'être le point de passage des autobus ordinaires de la STO, sans toutefois répondre aux besoins de cette étude précise.

Le pont Alexandra

Ce pont obligerait les usagers venant des couloirs du chemin d'Aylmer et du boulevard Alexandre-Taché et qui se rendent au centre-ville d'Ottawa à faire un détour. Le pont Alexandra n'offre pas suffisamment d'avantages pour justifier les difficultés et les coûts de l'intégration, surtout du côté d'Ottawa.

Toutefois, l'utilisation conjointe du pont du Portage et du pont Alexandra pourrait constituer une solution pour la croissance éventuelle du réseau.

On a aussi tenu compte d'autres solutions, qui ont toutefois été éliminées, par exemple celles d'un tunnel sous la rivière, la construction d'un nouveau pont ou le transport indépendant entre le centre-ville de Gatineau et celui d'Ottawa. Puisque les difficultés et les coûts seraient excessifs, ces solutions n'ont pas été étudiées plus avant.

Le pont du Portage

Il s'agirait de la meilleure option pour la plupart des usagers. Le pont du Portage a suffisamment d'espace, à plus forte raison s'il était appelé à accueillir un réseau de tramway. Il permettrait aux usagers de se rendre à la destination première du

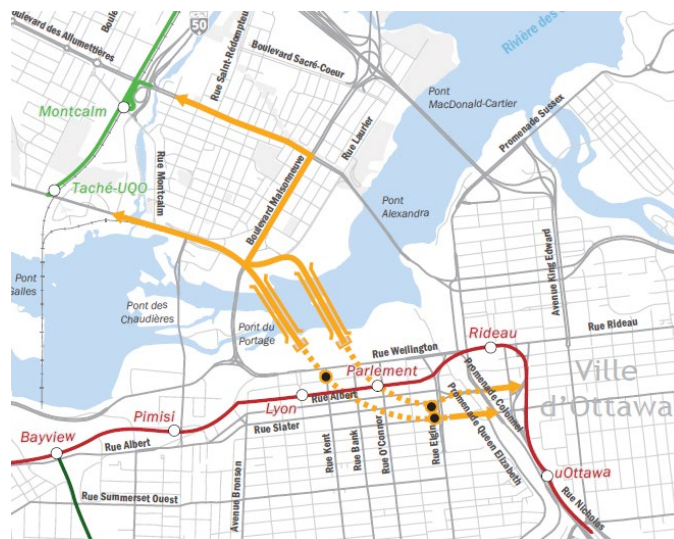
centre-ville d'Ottawa. Il offrirait aussi des correspondances avec le réseau de l'O-Train, non loin de la station Lyon, pour d'autres destinations.

Si le pont du Portage a été retenu, c'est parce qu'il assure la liaison optimale pour une connexion efficace et exclusive de transport en commun entre les deux villes, en particulier entre les deux centres-villes.

Options étudiées mais non retenues

Construction d'un pont et d'un tunnel menant au centre-ville d'Ottawa

Cette option n'a pas été retenue en raison de son incidence sur les sites protégés de la rivière des Outaouais et parce que les stations à aménager au centre-ville d'Ottawa devraient l'être à des profondeurs d'environ 50 mètres.



Tunnel sous la rivière des Outaouais

Cette option n'a pas été retenue à cause de la profondeur voulue pour passer sous la rivière, ce qui voudrait dire que le réseau aurait déjà dû être aménagé en sous-sol dans le centre-ville d'Ottawa et que les stations du centre-ville d'Ottawa devraient être aménagées à des profondeurs d'environ 50 mètres.



Transport indépendant entre le centre-ville de Gatineau et le centre-ville d'Ottawa

Cette option n'a pas été retenue parce qu'elle n'apporterait guère d'avantages et qu'elle obligerait quand même à aménager une interface entre le réseau de transport en commun de la STO et celui d'Ottawa, en plus d'obliger à faire différentes correspondances.

