

# Étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif structurant dans l'ouest de la ville de Gatineau

Breffage technique à la Ville d'Ottawa  
15 mai 2020

# Table des matières

- Introduction
- Lien interprovincial
- Scénarios à l'étude
- Retour sur les consultations publiques
- Confirmation du besoin d'une composante tramway
- Insertion à Ottawa
- Prochaines étapes

Étude  
complémentaire  
pour la réalisation  
d'un système de  
transport collectif  
structurant dans  
l'ouest de la ville de  
Gatineau

# Introduction

3

# Besoin

- Depuis plusieurs années, la population de Gatineau connaît une croissance importante, particulièrement dans la partie ouest.. Cette **croissance se poursuivra au cours des prochaines années** (+33% pour l'ouest de Gatineau et +26% pour Gatineau à l'horizon 2051).
- Actuellement, plus de **200 000 traversées interprovinciales** sont effectuées quotidiennement, dont environ **25% en transport collectif**.
- Les **besoins de déplacements en transport collectif augmentent** au fil des ans.
- Le **réseau routier est à capacité** depuis plusieurs années.
- Les **plans et la vision de la Ville d'Ottawa** visent à **réduire le nombre d'autobus** au centre-ville.
- **Lancement de la ligne de la Confédération** de l'O-Train en 2019
  - => **Le réseau routier existant et les services de transport en commun actuels ne seront pas suffisants** afin d'accueillir la **croissance de la population d'ici 2051**.
  - => **Il est nécessaire de mettre en place un système de transport en commun fiable et efficace** pour répondre à la croissance.

Étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif structurant dans l'ouest de la ville de Gatineau

# Évolution du besoin



## Objectifs visés par l'étude

La mise en place d'un mode structurant dans l'ouest de Gatineau devra :

- Répondre aux besoins de mobilité (actuels et projetés en 2051);
- Contribuer à l'atteinte des objectifs du Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la Ville de Gatineau;
- Soutenir le développement économique et social de la région, dans une perspective métropolitaine.

### Les partenaires :



### Le consultant :



# Contexte historique

**Étude de faisabilité**  
*2010 - 2013*

**Étude d'opportunité**  
*2013 - 2017*

**Étude complémentaire**  
*démarrée en 2018*

# Étapes de l'étude complémentaire

## 1. Besoins et contraintes

Situation actuelle et projetée

Justification du besoin

Étude du milieu existant (contraintes)

Besoin d'intervention

## 2. Identification et élaboration de solutions

Composantes des solutions

Liste longue

Liste courte

## 3. Évaluation comparative des solutions

Consultation publique

Détail des solutions envisagées

Analyse des performances

Respect des contraintes

Évaluation

## 4. Raffinement de la solution retenue

Analyse multicritères et avantages-coûts

Détails solution recommandée

Échéancier

Rapport final

Finalisée

Finalisée

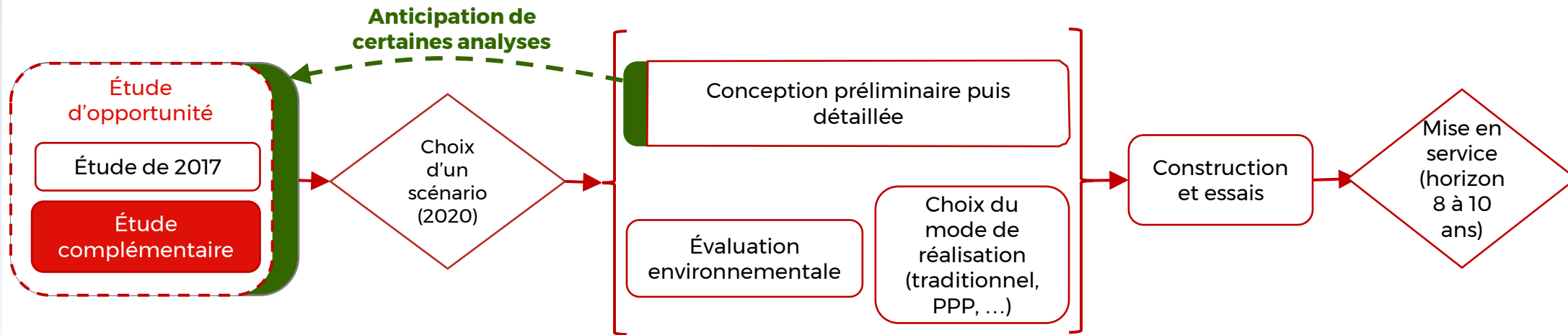
En cours



# Grandes phases du projet

**Phase actuelle :**  
Étude d'opportunité

**Phases suivantes du projet :**  
La suite du projet impliquera les principales phases ci-après :



# Lien interprovincial

# Analyse des liens existants

## Légende :

- Rapibus
- O-Train (Ligne de la Confédération)
- Tronçon souterrain
- O-Train (Ligne Trillium)



# Analyse des liens existants

## Légende :

- Rapibus
- O-Train (Ligne de la Confédération)
- Tronçon souterrain
- O-Train (Ligne Trillium)

### Pont Alexandra Écarté pour l'étude actuelle

Position peu avantageuse pour les usagers de l'ouest et avec desserte trop indirecte du CV d'Ottawa

Possibilité de boucle interprovinciale dans le futur.



### Pont du Portage Retenu

Bonne desserte des centres-villes

Espace suffisant sur le pont et aux approches.

Tronçon souterrain

# Autres options étudiées (mais écartées)

## NOUVEAU PONT ET TUNNEL AU CENTRE-VILLE

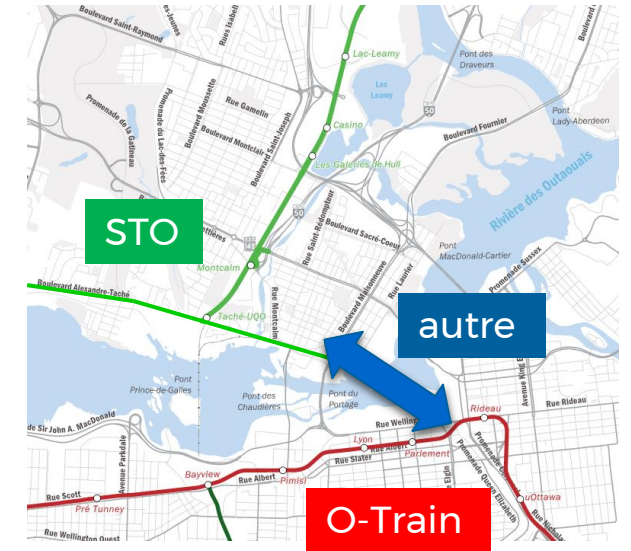
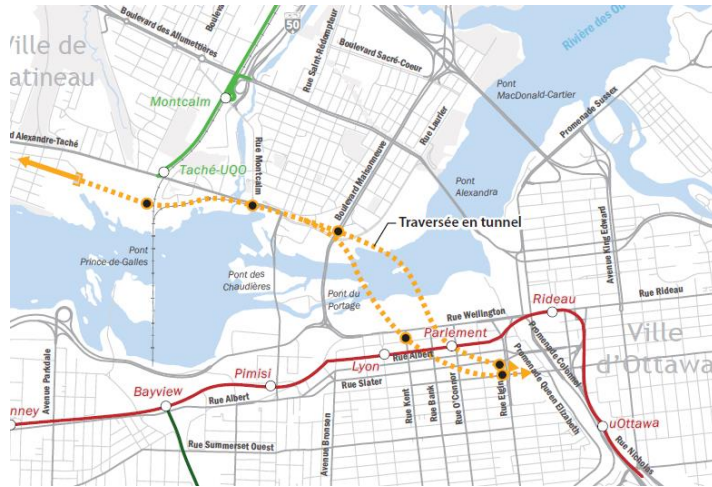
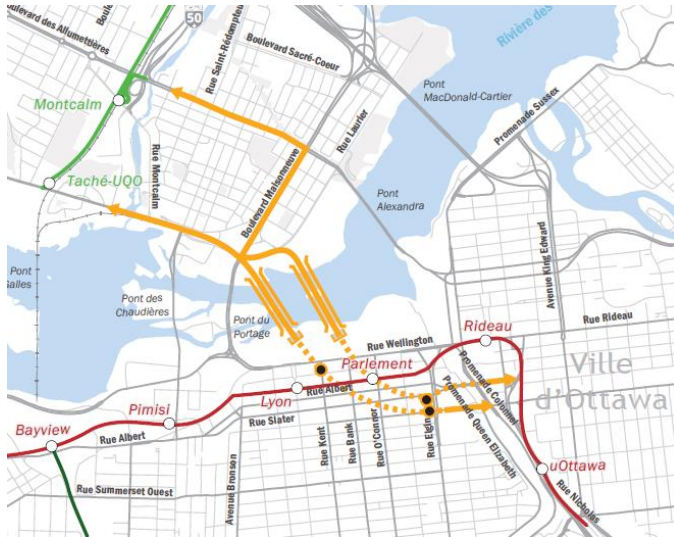
- Impacts sur les paysages protégés de la rivière des Outaouais affectés
- Stations au centre-ville d'Ottawa très profondes

## FRANCHISSEMENT DE LA RIVIÈRE EN TUNNEL

- Système en tunnel au centre-ville de Gatineau (profondeur requise pour traverser la rivière)
- Stations au centre-ville d'Ottawa très profondes

## TRANSPORT INDÉPENDANT ENTRE LES CENTRES-VILLES

- Peu de valeur ajoutée
- Le besoin d'interface entre les deux systèmes demeurait
- Entraîne des correspondances additionnelles



# Scénarios à l'étude

## 2 modes de transport étudiés :

### SRB (système rapide par bus)



### TRAMWAY

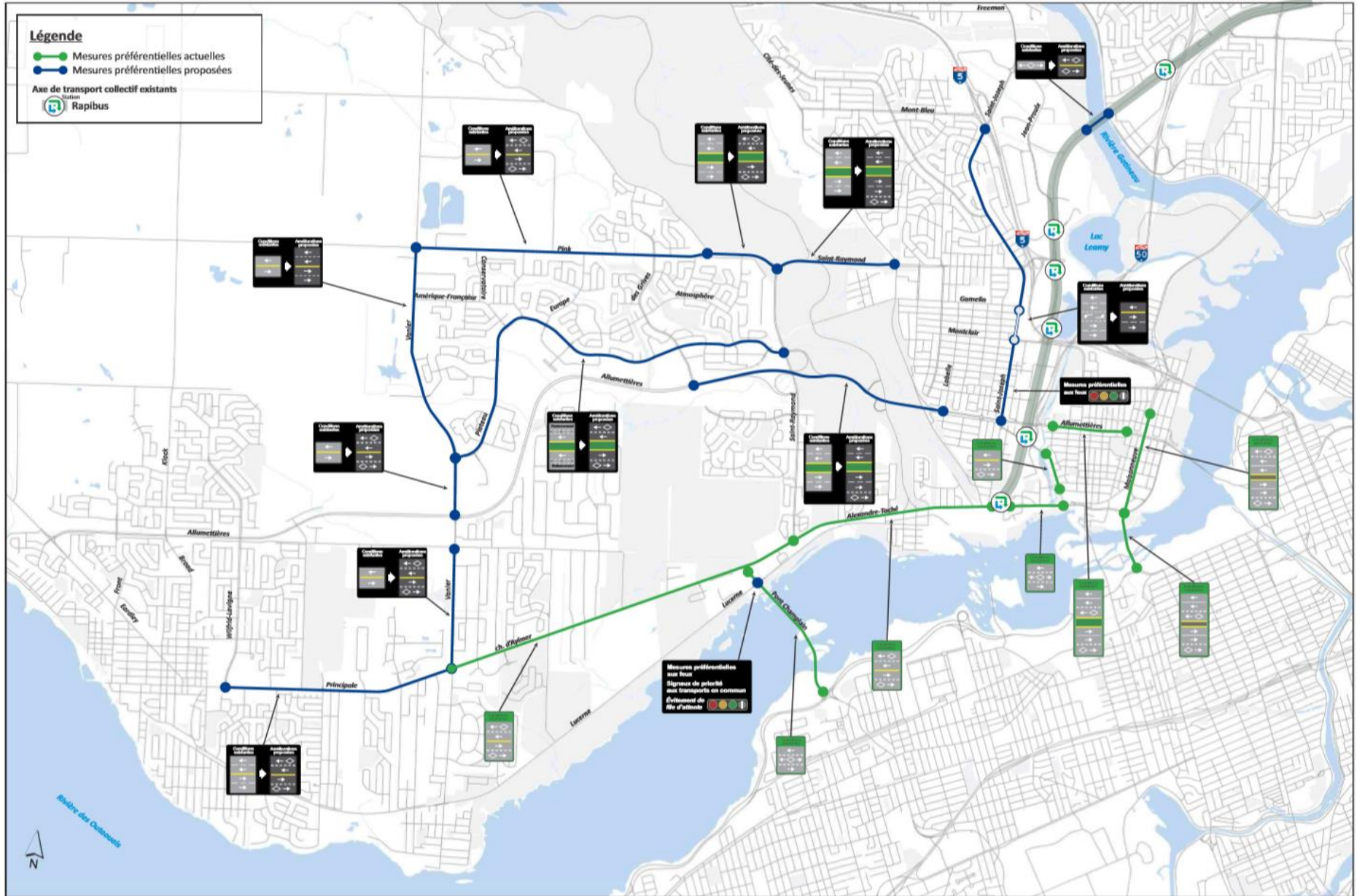


### PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU TRAMWAY

- Transport collectif ferroviaire urbain;
- Généralement franchissement à niveau des carrefours;
- Mélange possible de site propre hors rue ou sur rue et de site banal;

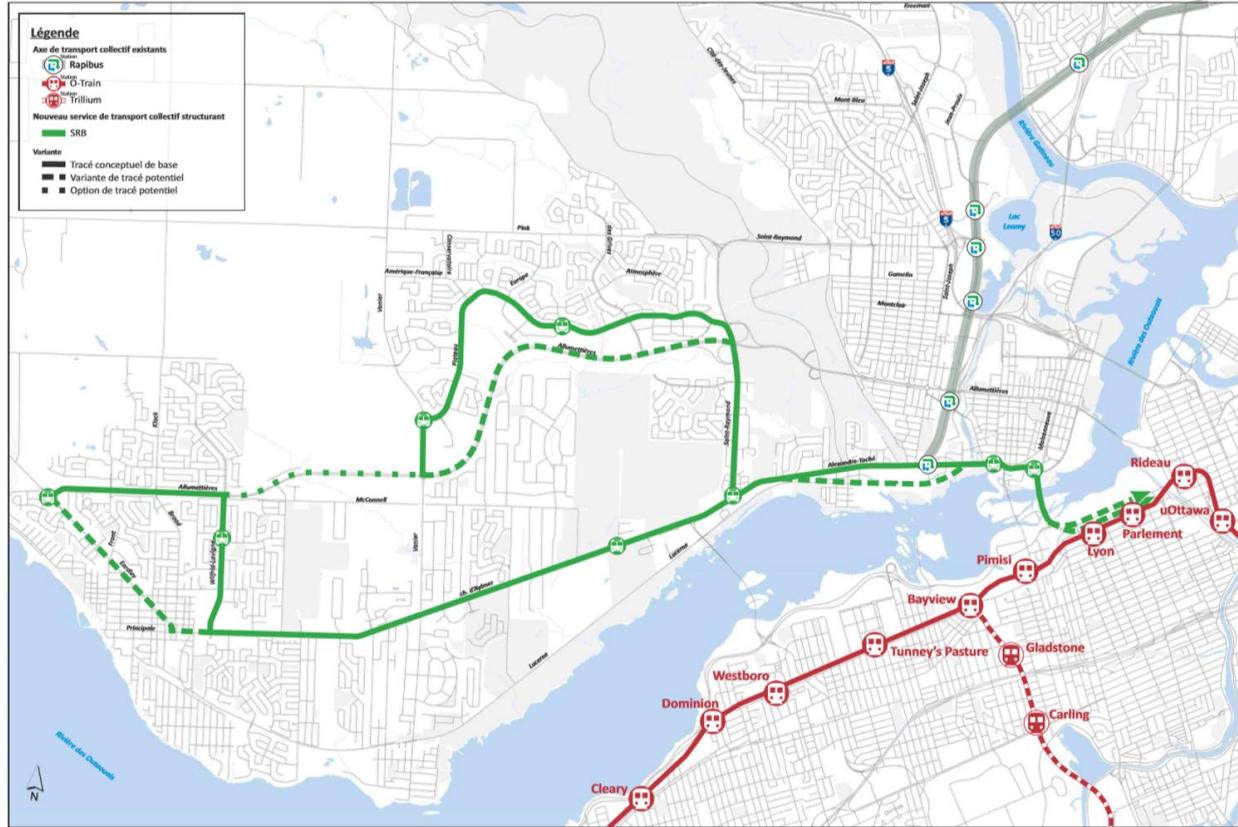
# 5 scénarios :

## 1. Scénario de référence



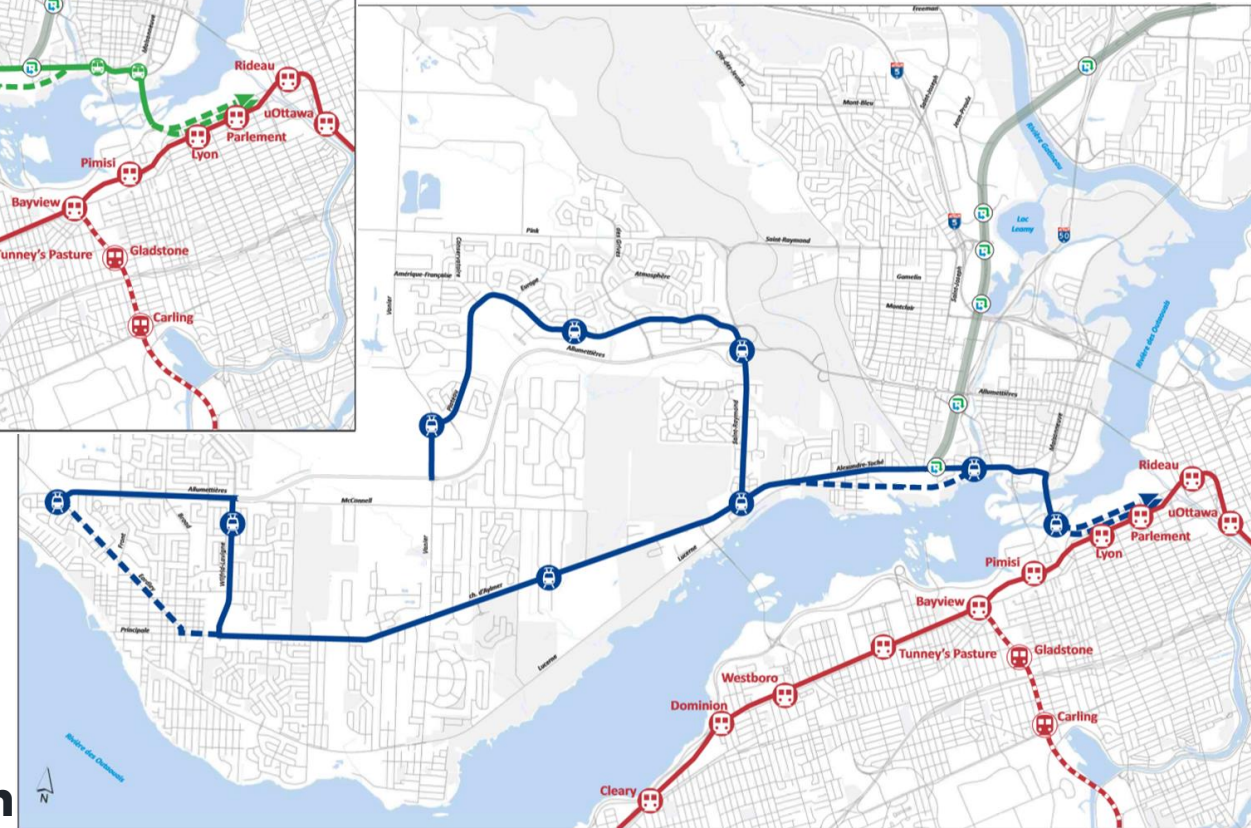


# 5 scénarios :



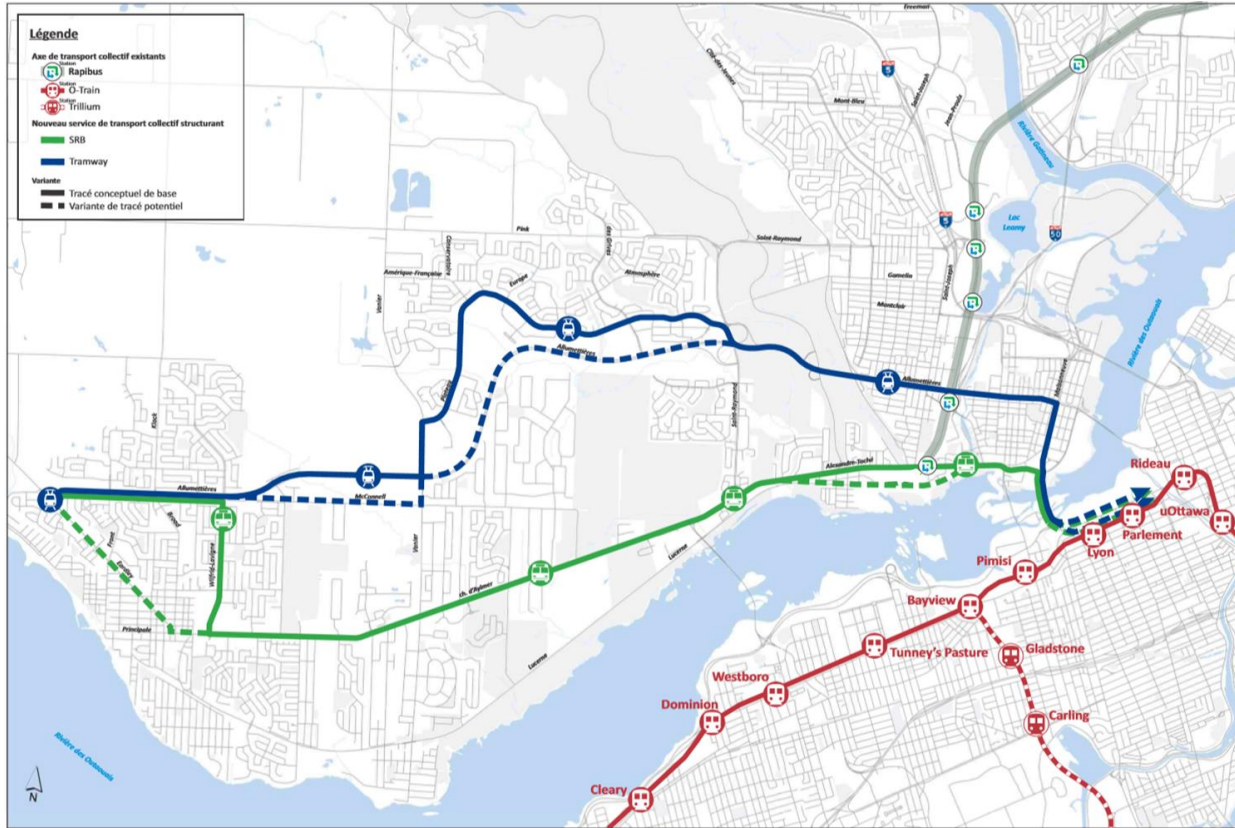
## 2. Scénario tout bus

17

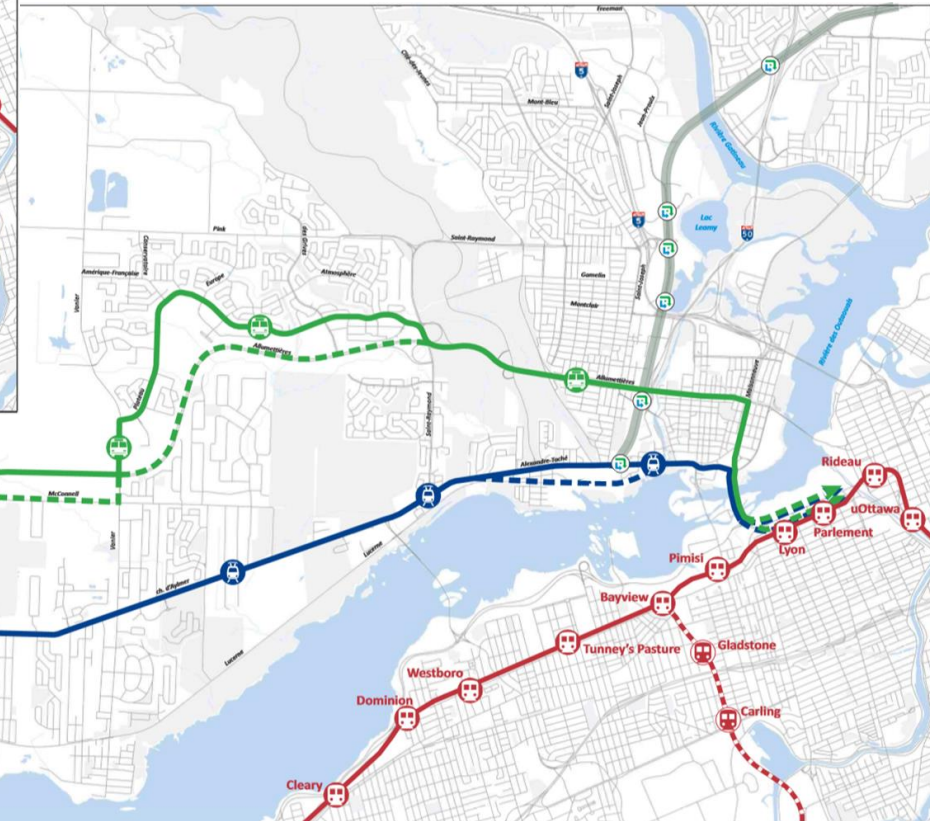


## 3. Scénario tout tram

# 5 scénarios :



## 4. Scénario hybride - rails sur Allumettières/Plateau



## 5. Scénario hybride - rails sur Aylmer-Taché



# Retour sur les consultations publiques (Gatineau)

## La consultation publique en bref

- Consultation publique tenue en juin 2019 à Gatineau
  - 668 questionnaires complétés

## Faits saillants de la consultation publique : ce que les participants nous ont dit...

### Sur le besoin :

- Une forte majorité de répondants juge **nécessaire** la mise en place d'un système structurant dans l'ouest de Gatineau.

### Sur le mode de transport :

- En effet, près de deux tiers des répondants **privilégient le tramway** comme mode de transport qu'ils **perçoivent comme plus rapide, plus fiable et viable à long terme** grâce à sa plus grande capacité.

### Sur l'arrimage à Ottawa :

- Une majorité de répondants estiment que le **système devrait se rendre au-delà de la station Lyon** du train léger.

# Confirmation du besoin d'une composante tramway

# Capacité des systèmes

Actuellement, environ 3 500 passagers empruntent le pont du Portage en heure de pointe, en transport en commun.

Une augmentation à environ 7000 - 7500 passagers/heure de pointe est attendue, d'ici les 15 prochaines années.

Pour répondre à ce besoin futur, il faudrait:

- 170 autobus réguliers/heures,  
ou
- 105 autobus articulés/heure,  
ou
- 75 autobus bi-articulés/heure,  
ou
- 25 tramways/heure,

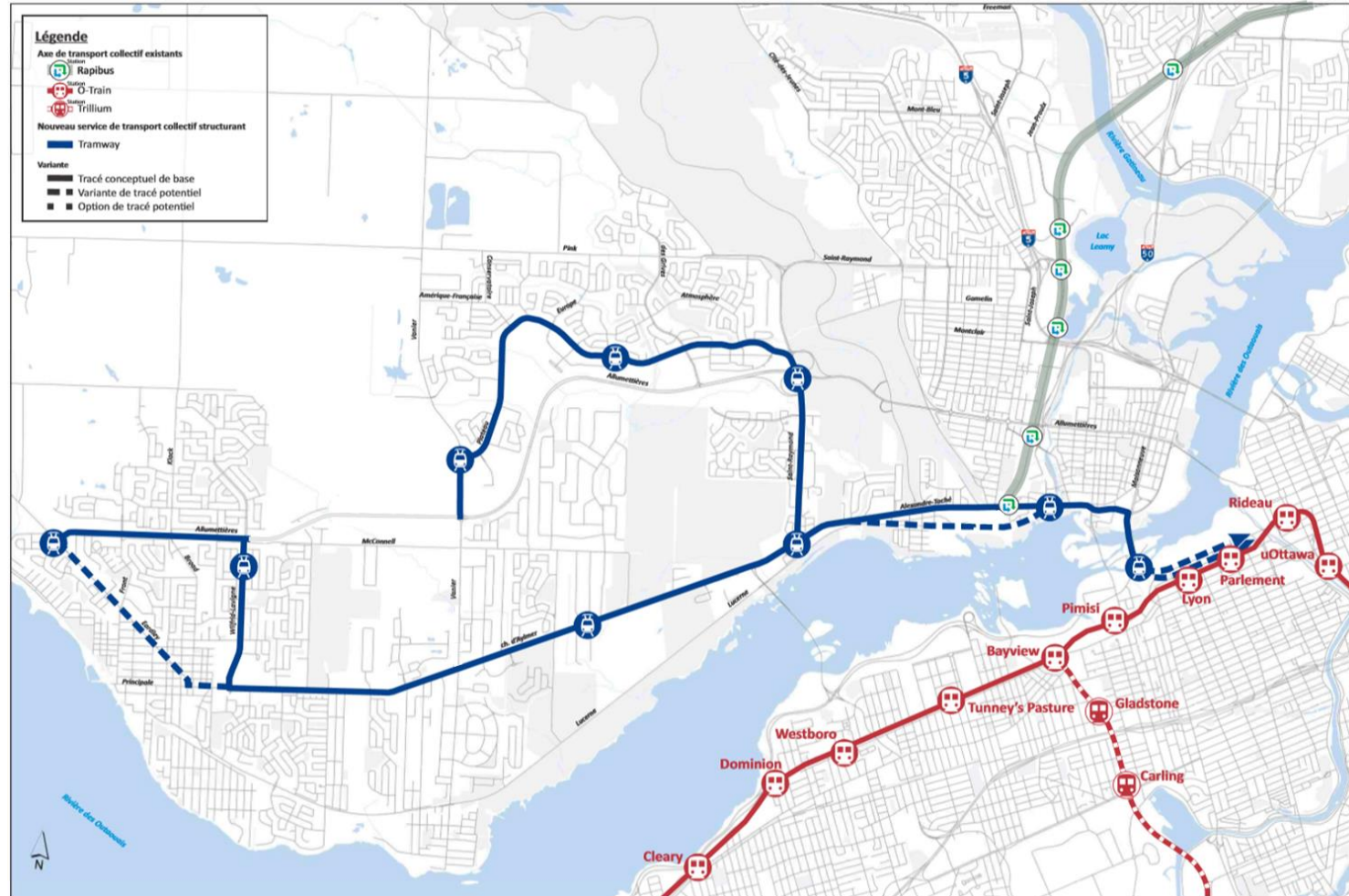


Vue du pont du Portage, congestion matinale en direction d'Ottawa

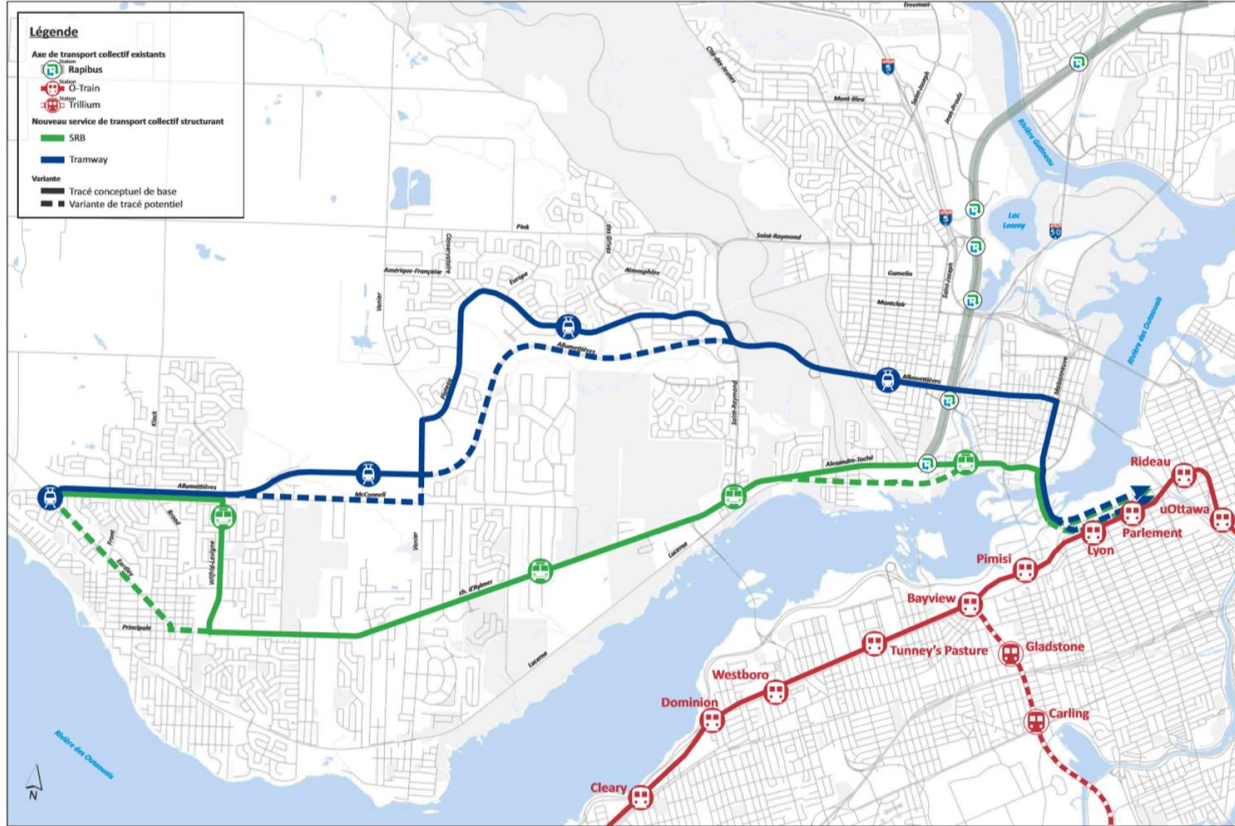
- Même en considérant des autobus biarticulés, le nombre d'autobus pour déplacer tous ces usagers sera trop élevé dans les centres-villes et sur le pont du Portage (*capacité maximale d'une voie réservée = 80 autobus/heure*)
- De ce fait, **seuls les scénarios ayant au moins une composante tramway sont retenus** pour la suite de l'étude.

# 3 scénarios viables

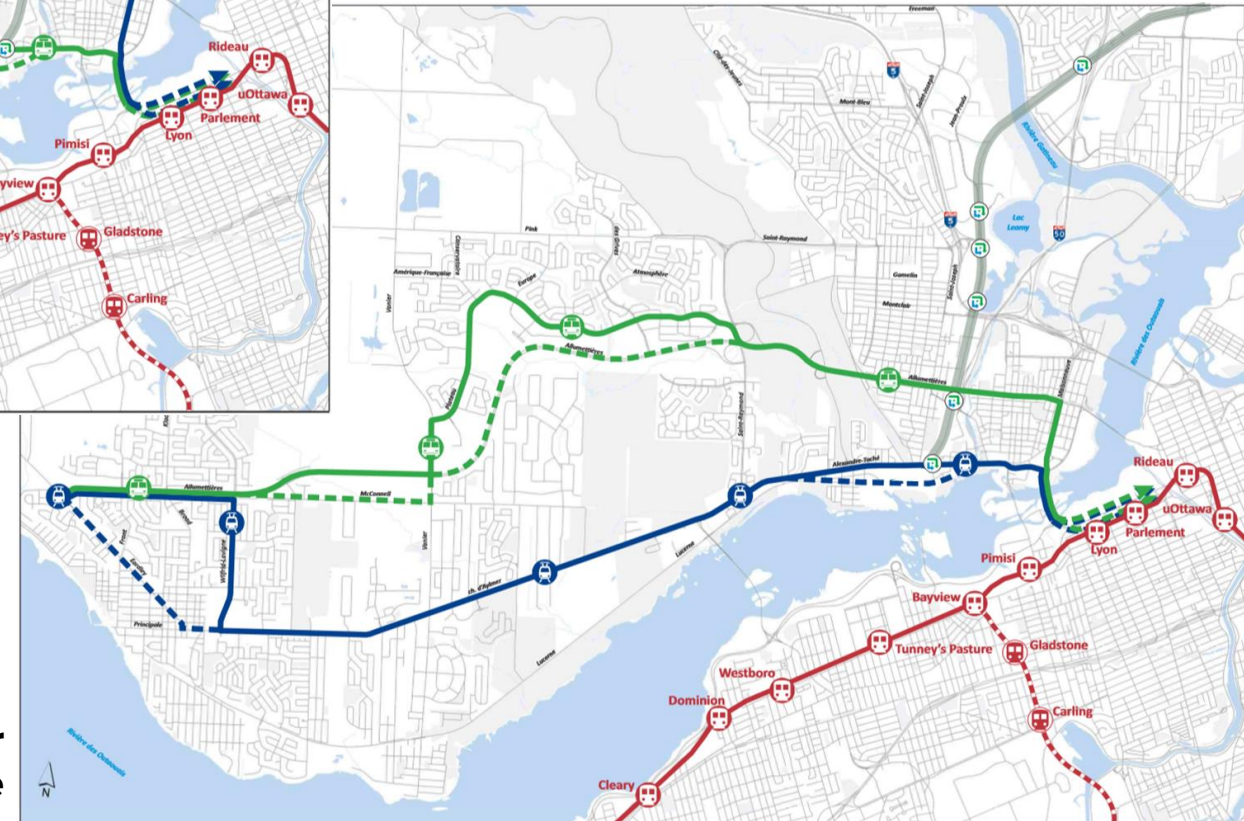
## 1. Scénario tout tram



# 3 scénarios viables



## 2. Scénario hybride - rails sur Allumettières-Plateau



## 3. Scénario hybride - rails sur Aylmer-Taché



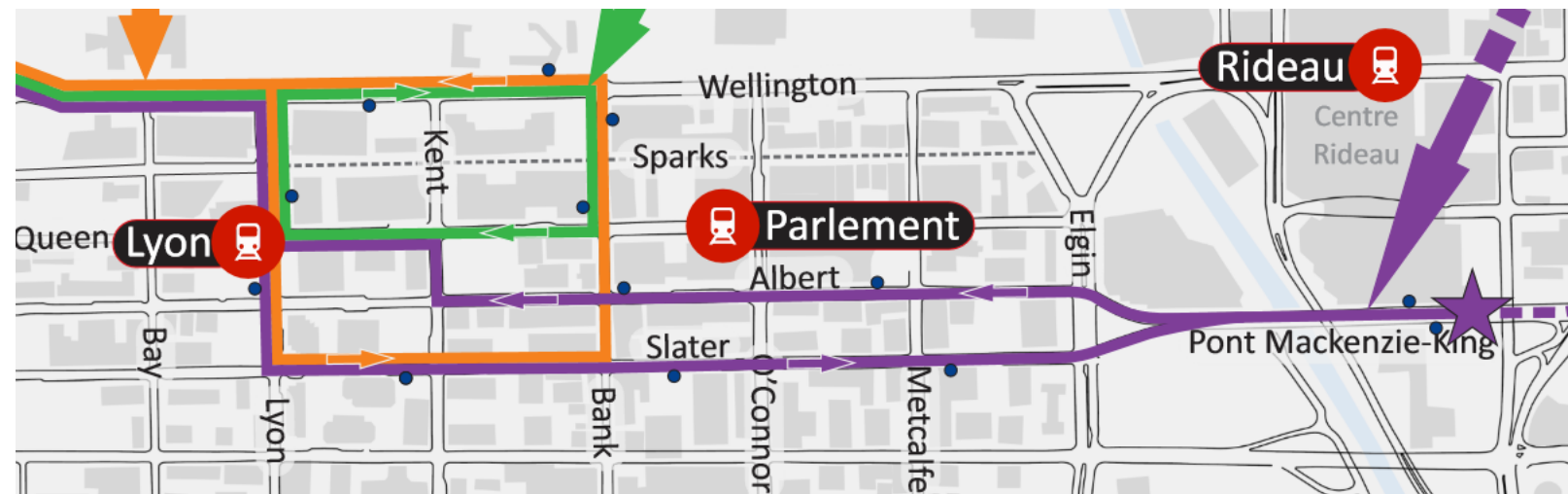
# Insertion à Ottawa

# Principaux éléments des options à l'étude

Composante **tramway** depuis Gatineau, traversant via le Pont du Portage



**Autobus** traversant via Portage et MacDonald-Cartier, avec utilisation combinée de 3 boucles (circulation mixte)



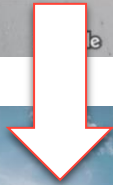
# Principaux considérations de conception

- **Besoins du système :**
  - Tracé le plus rectiligne possible pour un tramway
  - Correspondance efficace avec les stations du O-Train
  - Système attractif pour les usagers (service fiable, arrivant à proximité des lieux d'intérêt, ...)
  - Besoin de deux voies de tramway
- **Perspectives de développement de la Ville d'Ottawa**
  - Rue Queen reconçue comme une rue complète afin d'y accueillir davantage de piétons
  - Plans de redynamisation la rue Sparks
  - Fonctions des Rues Albert et Slater revues pour favoriser le transport actif
  - Diverses voies cyclables à considérer incluant sur les rues Bay (rue Wellington à l'avenue Laurier ouest) et Wellington (Portage à Elgin, projet conjoint CCN-Ville d'Ottawa – en lien avec le Plan sur le cyclisme d'Ottawa).

# Principales considérations de conception

## Perspectives de développement de la Ville d'Ottawa

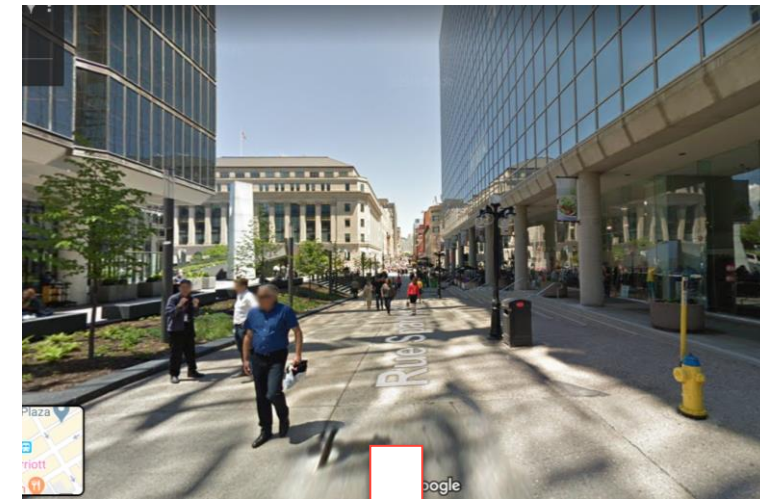
**Queen - Rue complète**



**Albert & Slater - Transport actif accru**



**Sparks - Revitalisation**



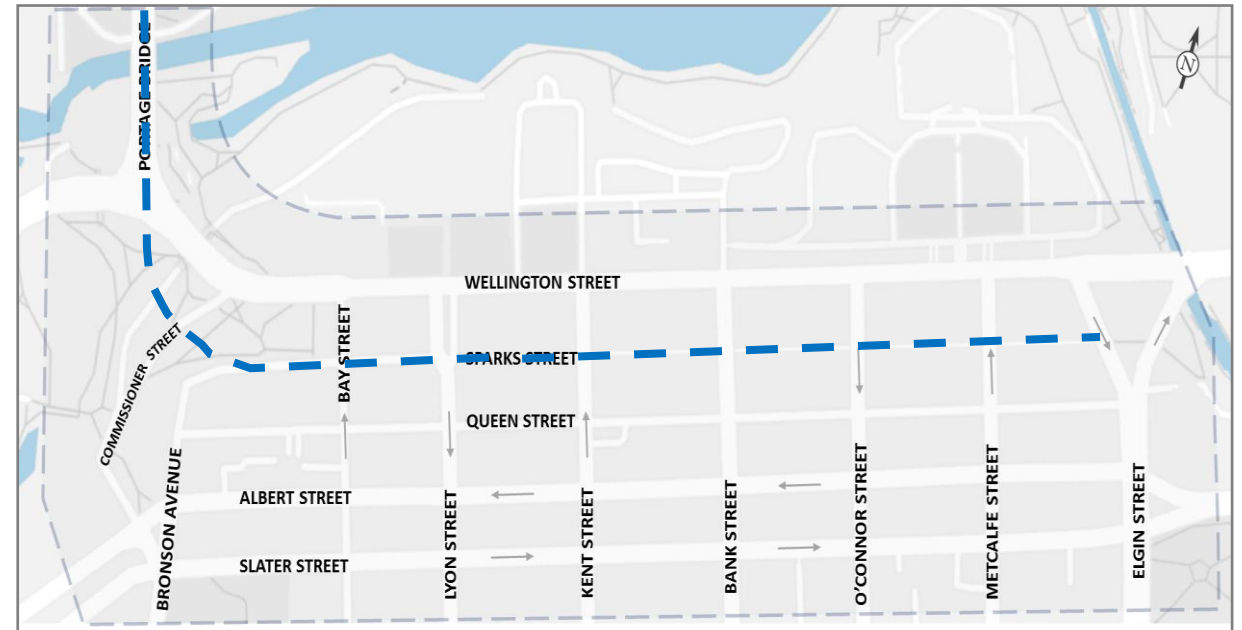
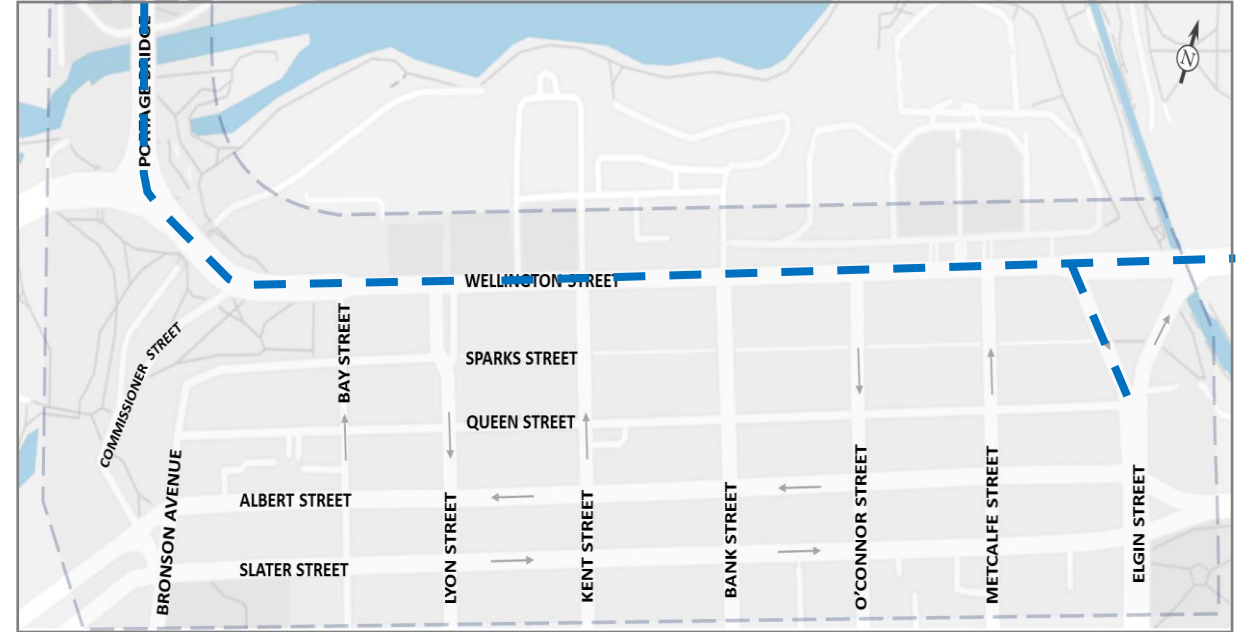
# Options à l'étude pour la composante tramway

## Deux options :

- Insertion en **surface sur la rue Wellington**
- Insertion en **Tunnel sous la rue Sparks**

## L'étude analysera :

- La faisabilité des options
- Le tracé
- La localisation des stations



# Principaux avantages et inconvénients des deux axes à l'étude

## **RUE WELLINGTON EN SURFACE**

### **AVANTAGES**

- Stations au niveau du sol, facilitant ainsi leur accès
- Plus facile à mettre en œuvre
- Composante potentielle d'une boucle interprovinciale avec le Pont Alexandra

### **INCONVÉNIENTS**

- Corridor avec plusieurs utilisations et projets à venir, nécessitant certains compromis:
  - Esplanade nord
  - Élargissement partiel du trottoir sud
  - Nouvelle piste cyclable bidirectionnelle
  - Voies véhiculaires
- Enjeux de sécurité lié à la Cité Parlementaire, notamment en matière du positionnement des stations
- Aménagements à prévoir pour assurer le service lors de manifestations et événements sur la rue Wellington
- Perturbation du trafic actuel et du service de transport en commun pendant la construction (planification des détours et gestion du trafic nécessaires)
- Option induisant un volume important de piétons traversant l'axe pour rejoindre les stations

## **RUE SPARKS EN TUNNEL**

### **AVANTAGES**

- Peu d'impacts en surface sur l'aménagement et sur la circulation
- Correspondances plus directes avec l'O-Train
- Environnement protégé contre les intempéries pour le transfert de passagers
- Moins vulnérable aux interruptions de service liées à des facteurs externes tels que des manifestations

### **INCONVÉNIENTS**

- Coût plus important que l'option en surface
- Construction plus complexe avec délais plus importants et avec risques plus importants
- Contraintes souterraines importantes (réseaux, fondations, ...)
- Portail avec impacts importants sur l'espace ouvert à l'ouest de la rue Commissioner
- Enjeux de sécurité possibles concernant les institutions fédérales adjacentes

# Prochaines étapes

# Analyse des options d'insertion à Ottawa

- Principaux éléments à approfondir :
  - Impact sur la circulation automobile au centre-ville
  - Nombre et emplacement de stations requises;
  - Enjeux d'embarquement et débarquement aux quais;
  - Qualité des correspondances avec l'O-Train;
  - Enjeux de sécurité;
  - Compromis et plan d'atténuation;
  - Ordre de grandeur des coûts;
  - Consultation publique



## Évènements à venir à Ottawa

- Consultation publique en-ligne au courant du mois de juin 2020 pour Ottawa et Gatineau
  - Présentation de l'avancement de l'étude
  - Recueil des commentaires du public
- Comité des Transports et Conseil – juillet 2020
  - Recommandation d'un scénario d'insertion à Ottawa