



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Systeme de transport collectif de la Société de transport de l'Outaouais (STO) reliant l'ouest de Gatineau à Ottawa – Scénarios à l'étude

Conseil d'administration

Le 25 juin 2020

Présentation

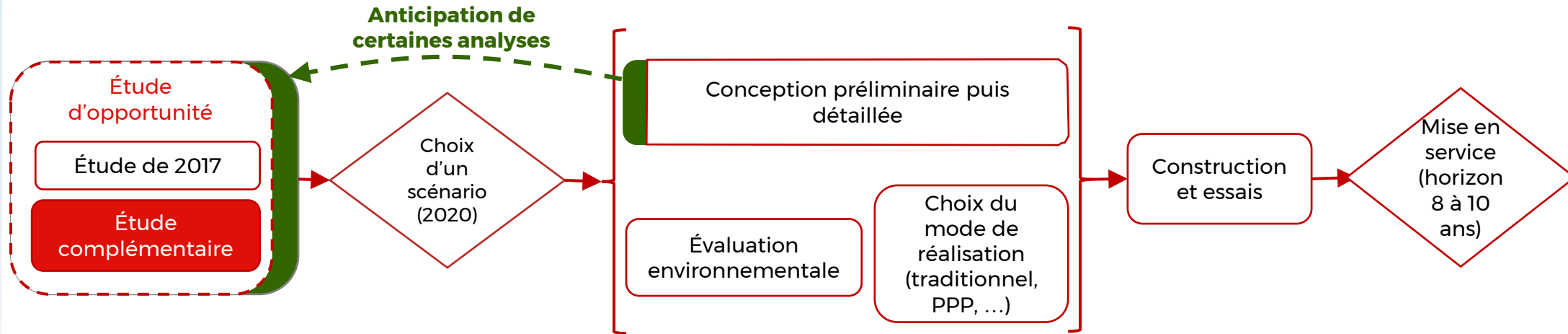
1. Contexte de l'étude la STO
2. Scénarios à Gatineau
3. Traversée de la rivière des Outaouais
4. Scénarios à Ottawa pour intégration au système de OCTranspo
5. Sommaire et prochaines étapes



Grandes phases du projet

Phase actuelle :
Étude d'opportunité

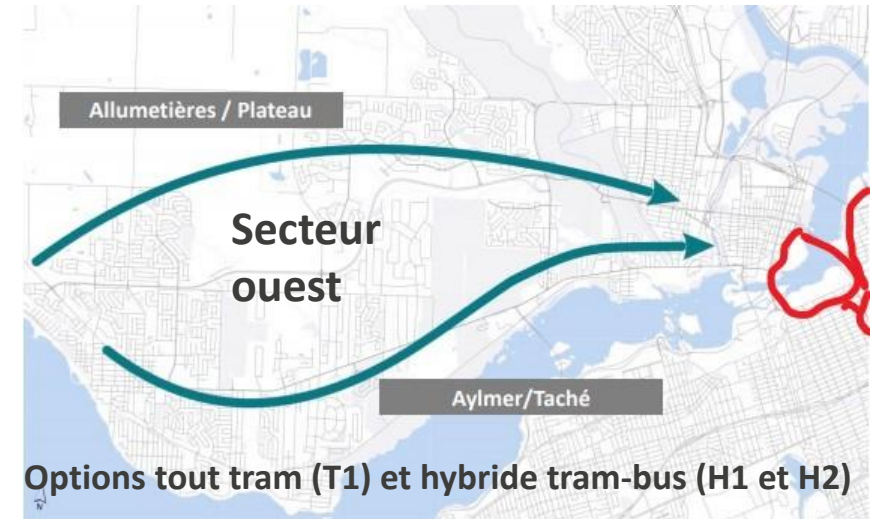
Phases suivantes du projet :
La suite du projet impliquera les principales phases ci-après :



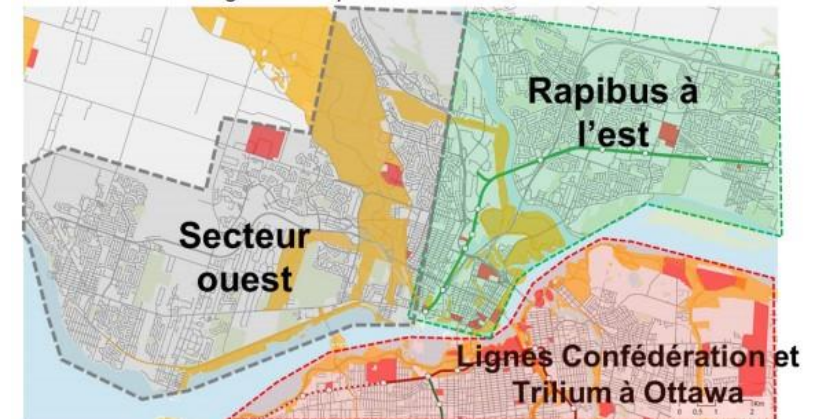
Systeme de transport collectif de la STO reliant l'ouest de Gatineau à Ottawa

Construction dans 10 ans

- Croissance de la population
- Surcharge de la circulation routière
- Demande pour un système de transport collectif efficace et rapide
- Secteur ouest: Augmentation de la demande pour transport collectif de 57% à 81% (2031)



Couverture de la région métropolitaine en réseaux structurants :



Cadre de planification de la capitale

- Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067
- Plan du parc de la Gatineau (2005)
- Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada (2005)
- Stratégie de développement durable (2018-2023)
- Stratégie intégrée de transport collectif (2013)
- Boulevard de la Confédération,
Lignes directrices (2011)

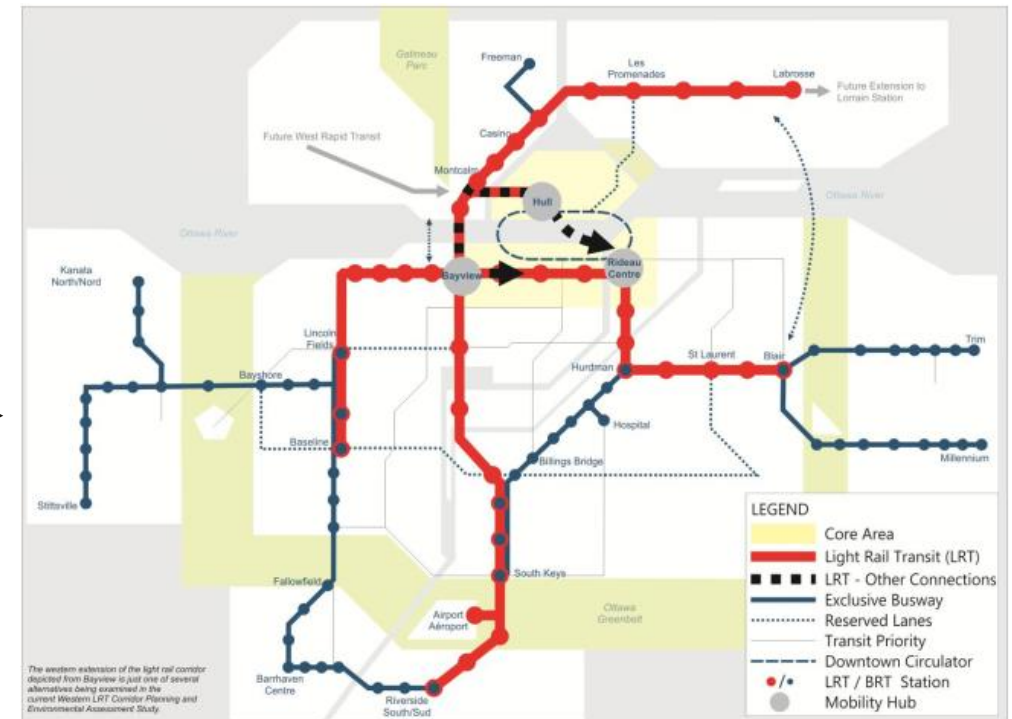


Stratégie intégrée de transport collectif (CCN)

- Interprovincial, continu, accessible, intégré et facile d'usage
- Moderne et écologique pour le long terme
- Partenariat entre les organismes

STRATÉGIE INTÉGRÉE DE TRANSPORT COLLECTIF

- Deux villes
 - Deux provinces
 - Deux sociétés de transport
-
- Fédéral (CCN) rôle stratégique



2 - Les scénarios à Gatineau



3 scénarios toujours à l'étude

1. Scénario tout tramway

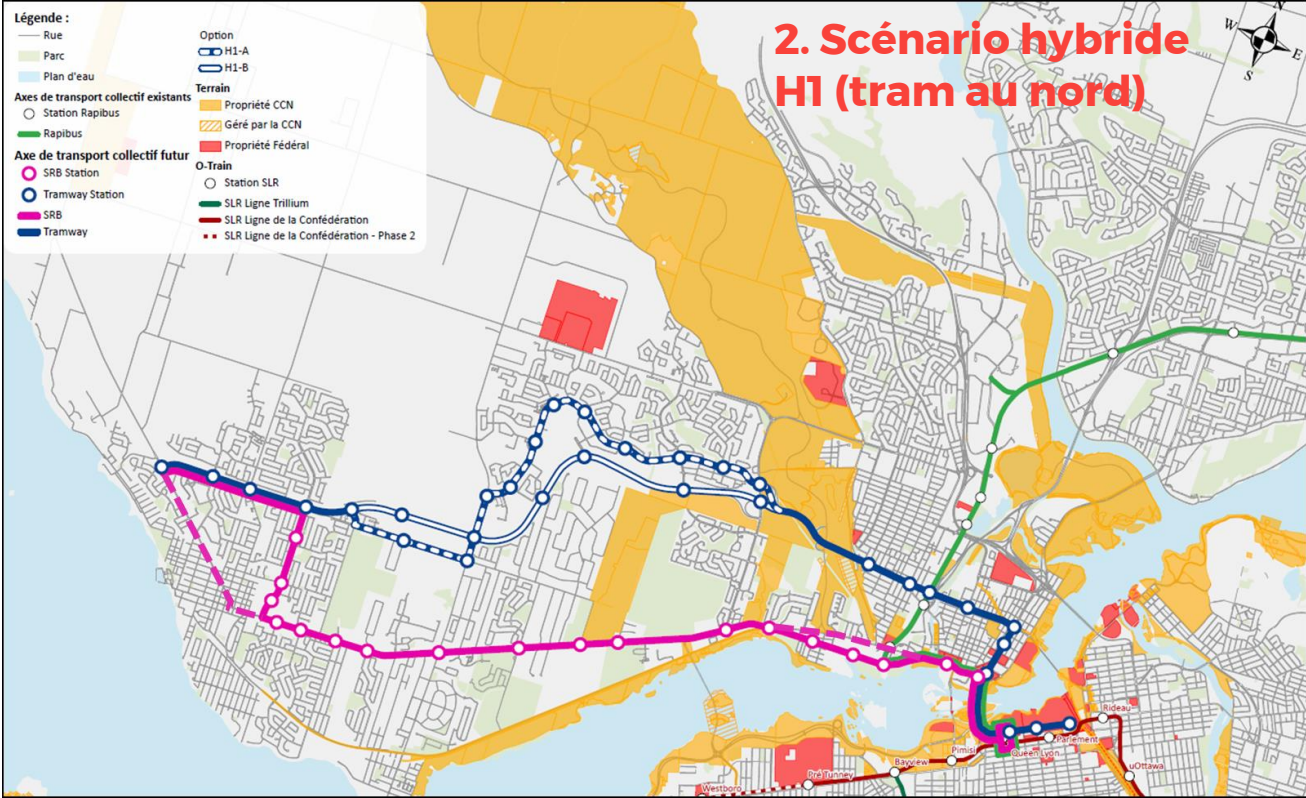


Strasbourg, France

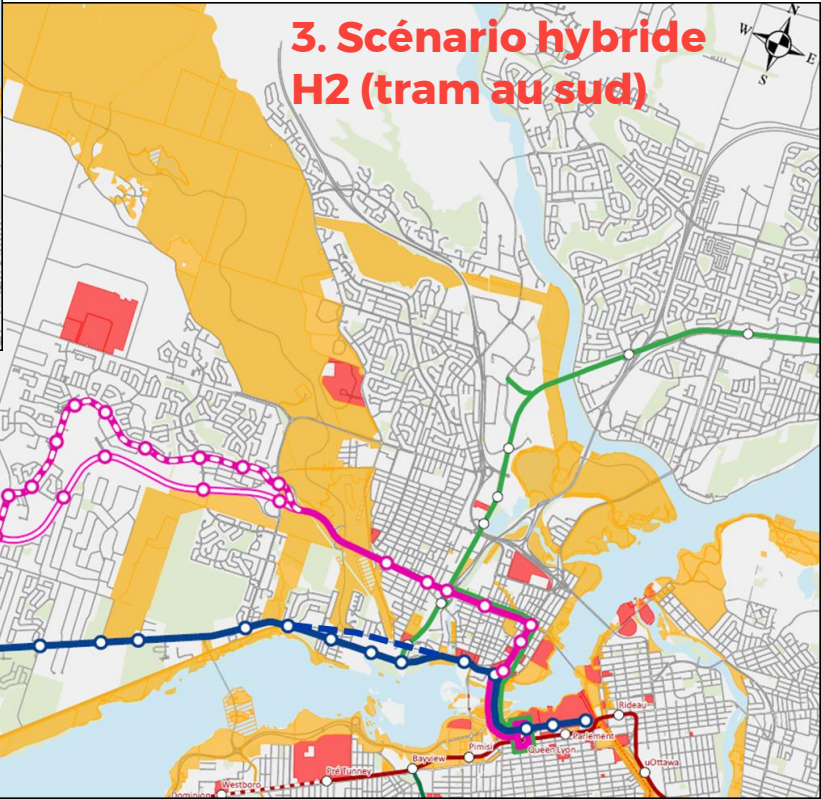


Bordeaux, France

3 scénarios toujours à l'étude



Eugene, États-Unis



Gatineau, Canada

Principales implications sur terrains CCN et fédéraux - Tous scénarios

Aylmer / Pont Champlain

- Élargissements nécessaires

Aylmer (entre rues Atholl Doune et Chaudière)

- Élargissements nécessaires

Aylmer (entre St Raymond et rue des Orchidées)

- Élargissements nécessaires

Lucerne (St. Dominique à Belleau)

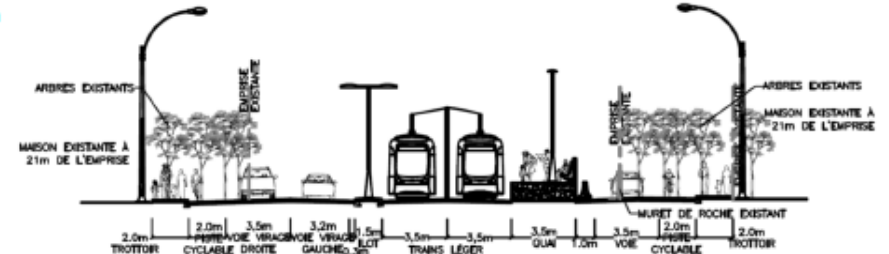
- Utilisation d'une bande de terrain longeant le parc Moussette pour l'aménagement du **corridor cyclable**

Emprise ferroviaire au sud de l'UQO (Belleau à Montcalm)

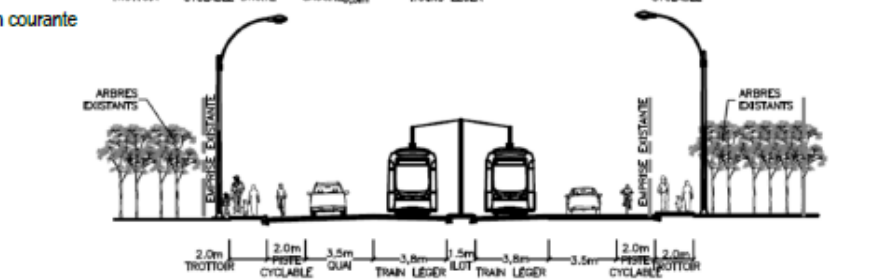
- Possibles élargissements sur l'emprise ferroviaire existante traversant les Parcs des Portageurs et Montcalm-Taché
- Reconstruction du pont ferroviaire (et ajout piste cyclable) sur Ruisseau de la Brasserie

Coupes types

Station



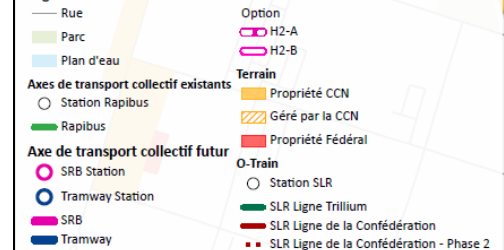
Section courante



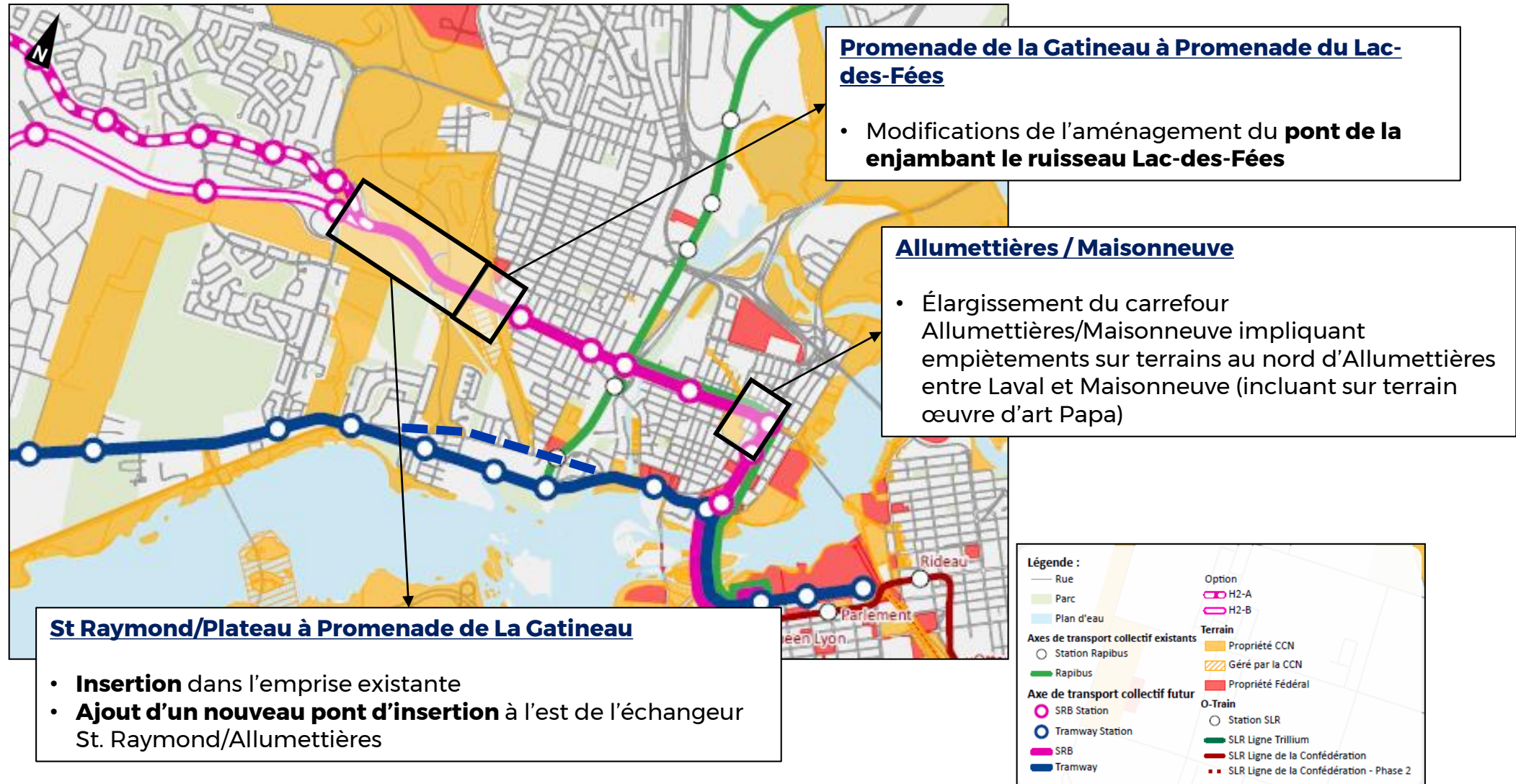
Cabarits types

19.8 - 27.6 m (section courante) et
24,8 - 28,9m (station)

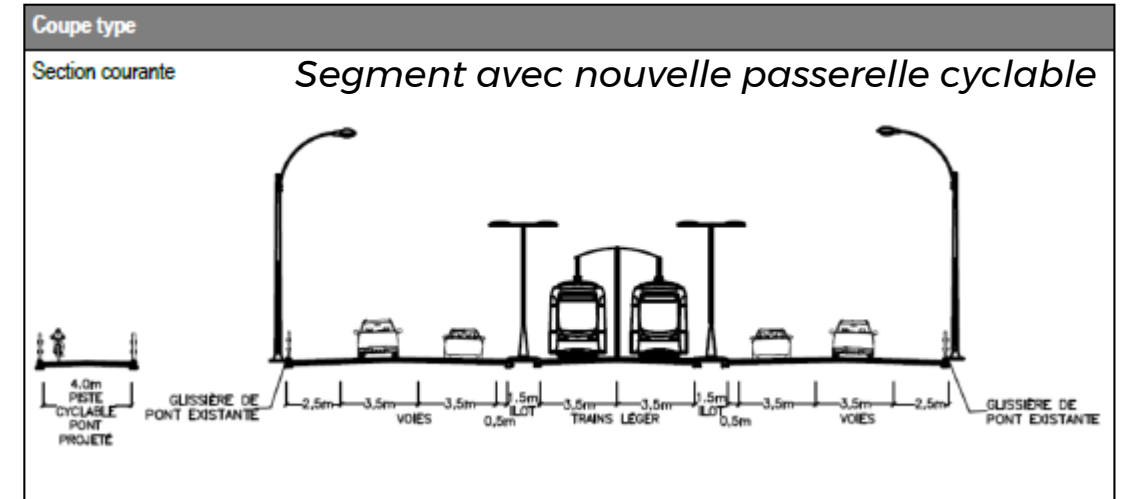
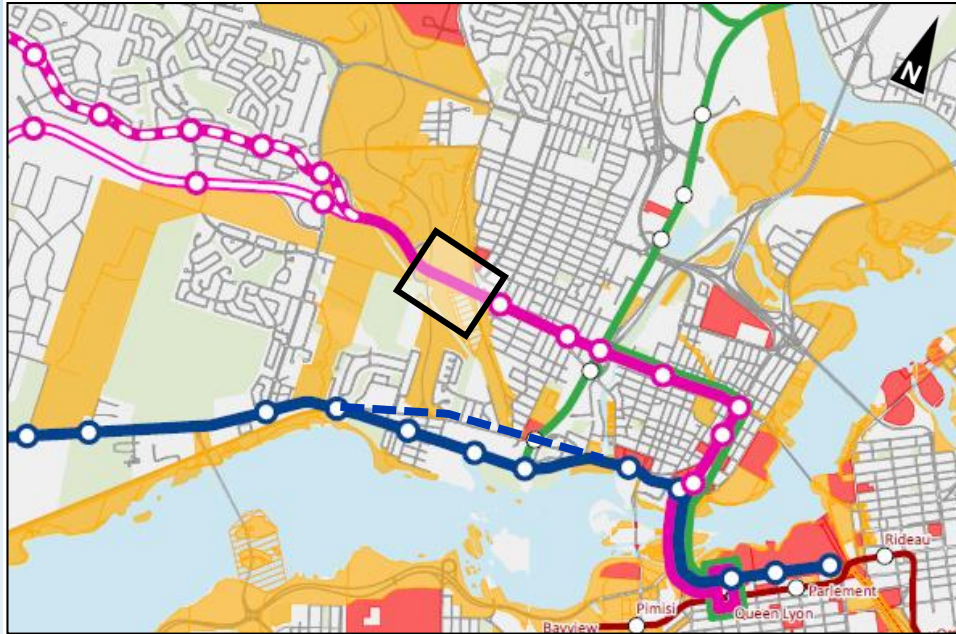
Légende :



Principales implications sur terrains CCN et Fédéraux – Scénarios Hybrides



Principales implications sur terrains CCN et Fédéraux - Exemples



Cabarit dans le parc: 29,5 m sans sentier récréatif

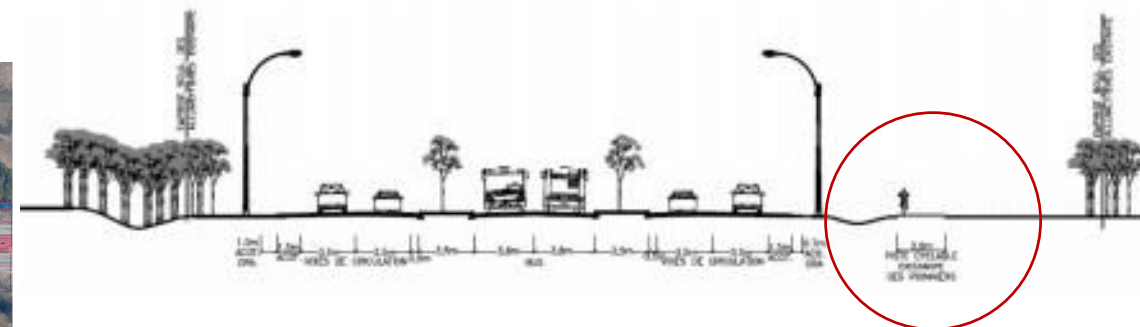
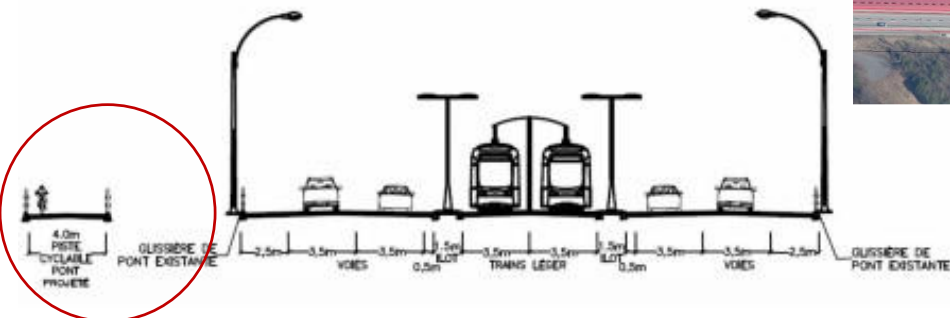
Promenade de la Gatineau à Promenade du Lac-des-Fées

- Modifications de l'aménagement du pont enjambant le ruisseau Lac-des-Fées :
 - intégration du corridor structurant à même la largeur existante
 - ajout d'une passerelle pour sentier récréatif parallèle

Parc de la Gatineau (boulevard des Allumettières)

Objectifs du plan directeur du parc:

- Favoriser l'accès par transport durable et équitable
- Protéger l'environnement du parc et éviter la fragmentation
- Concentrer les nouvelles infrastructures régionales dans les axes existants



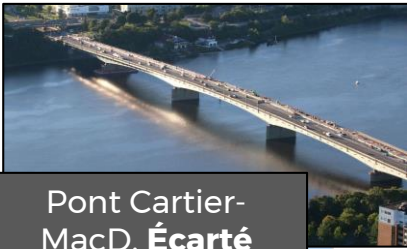
3 - Traversée de la rivière des Outaouais



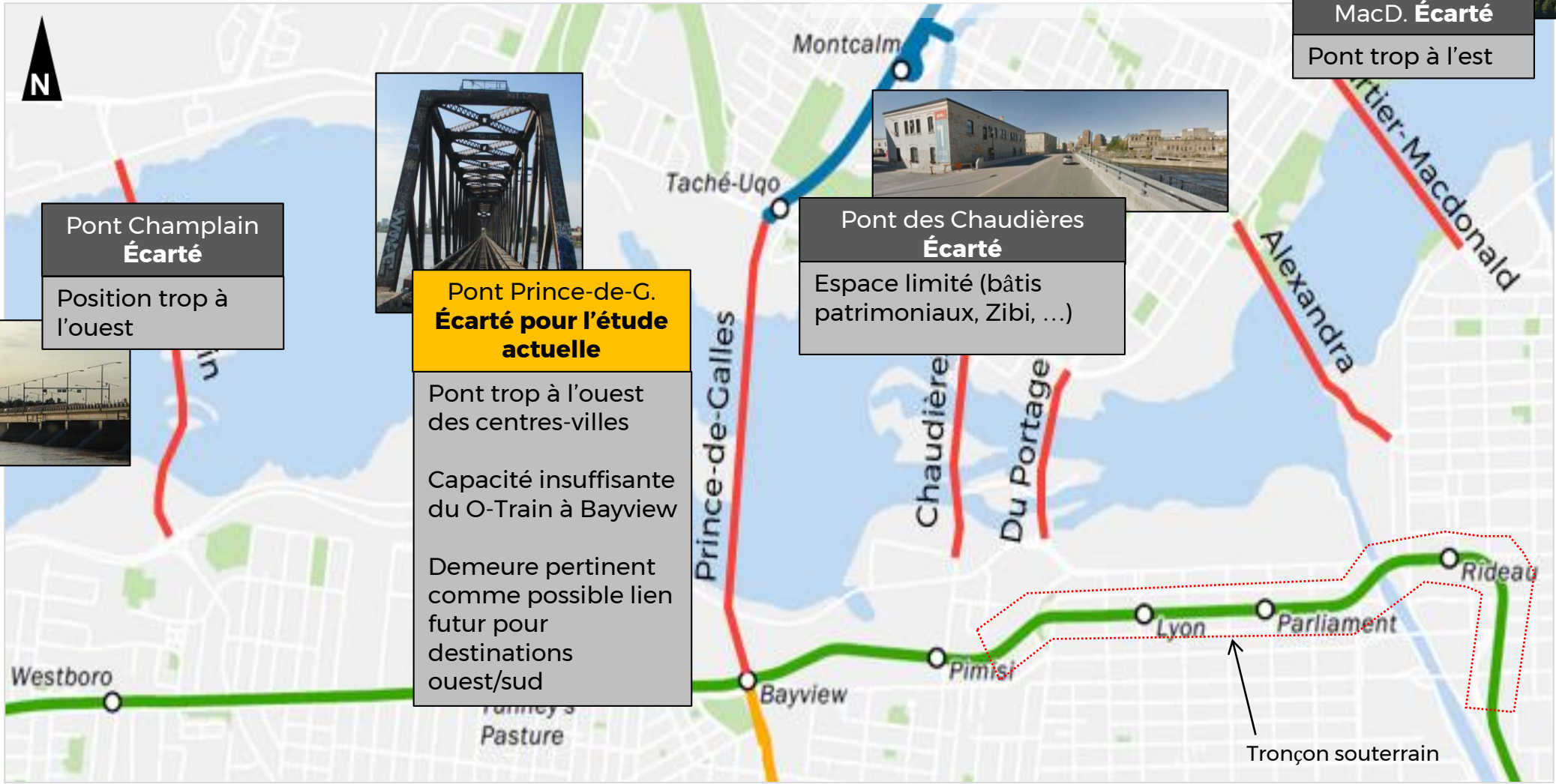
Analyse des ponts existants

Légende :

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

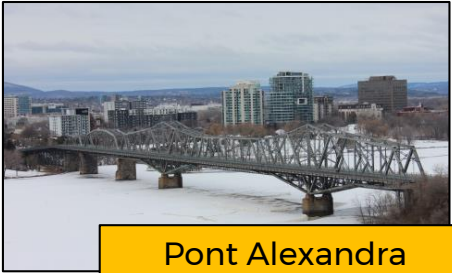


Pont Cartier-MacD. **Écarté**
Pont trop à l'est



Analyse des ponts existants

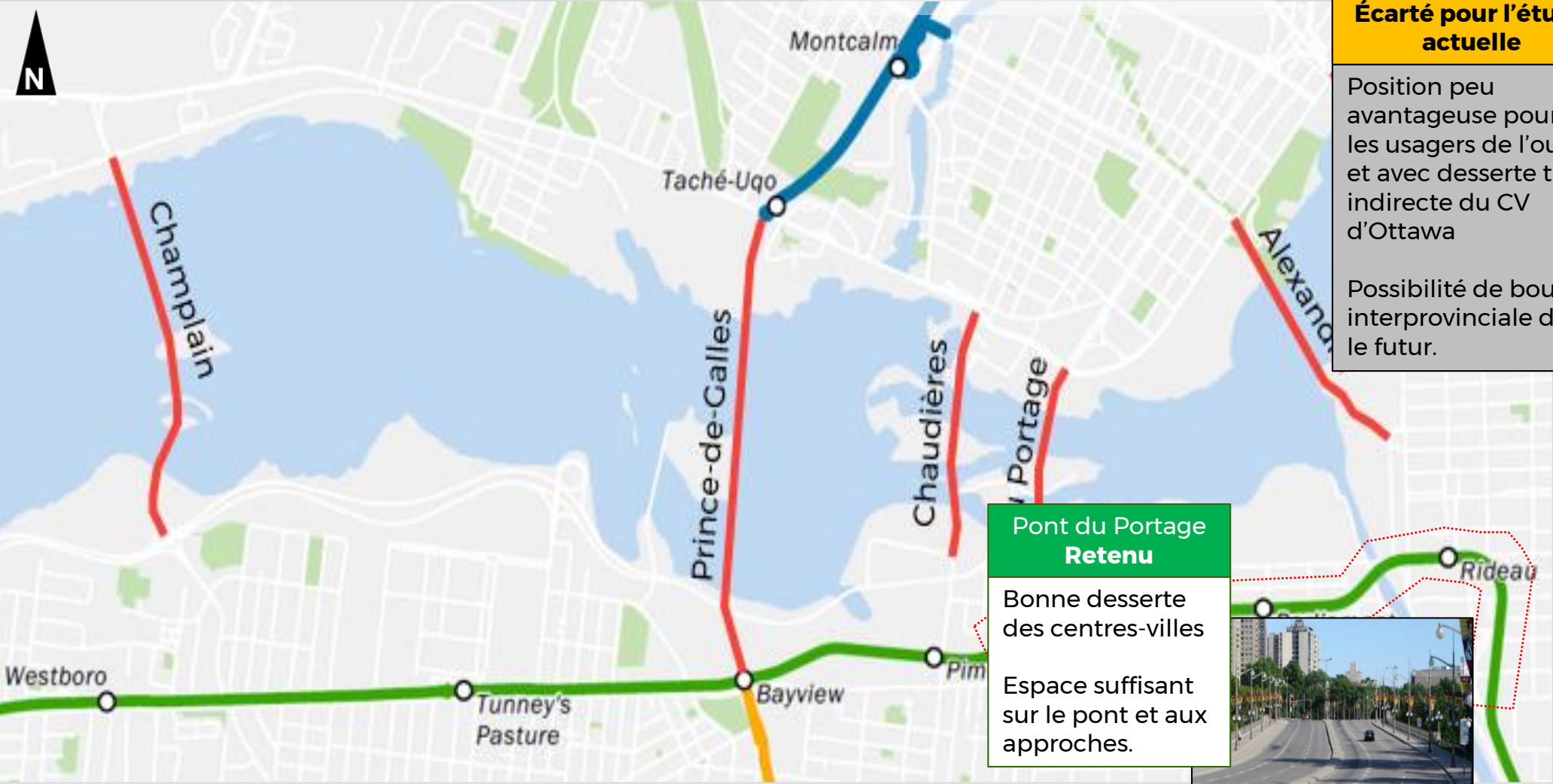
- Légende :**
- Rapibus
 - O-Train (Ligne de la Confédération)
 - Tronçon souterrain
 - O-Train (Ligne Trillium)



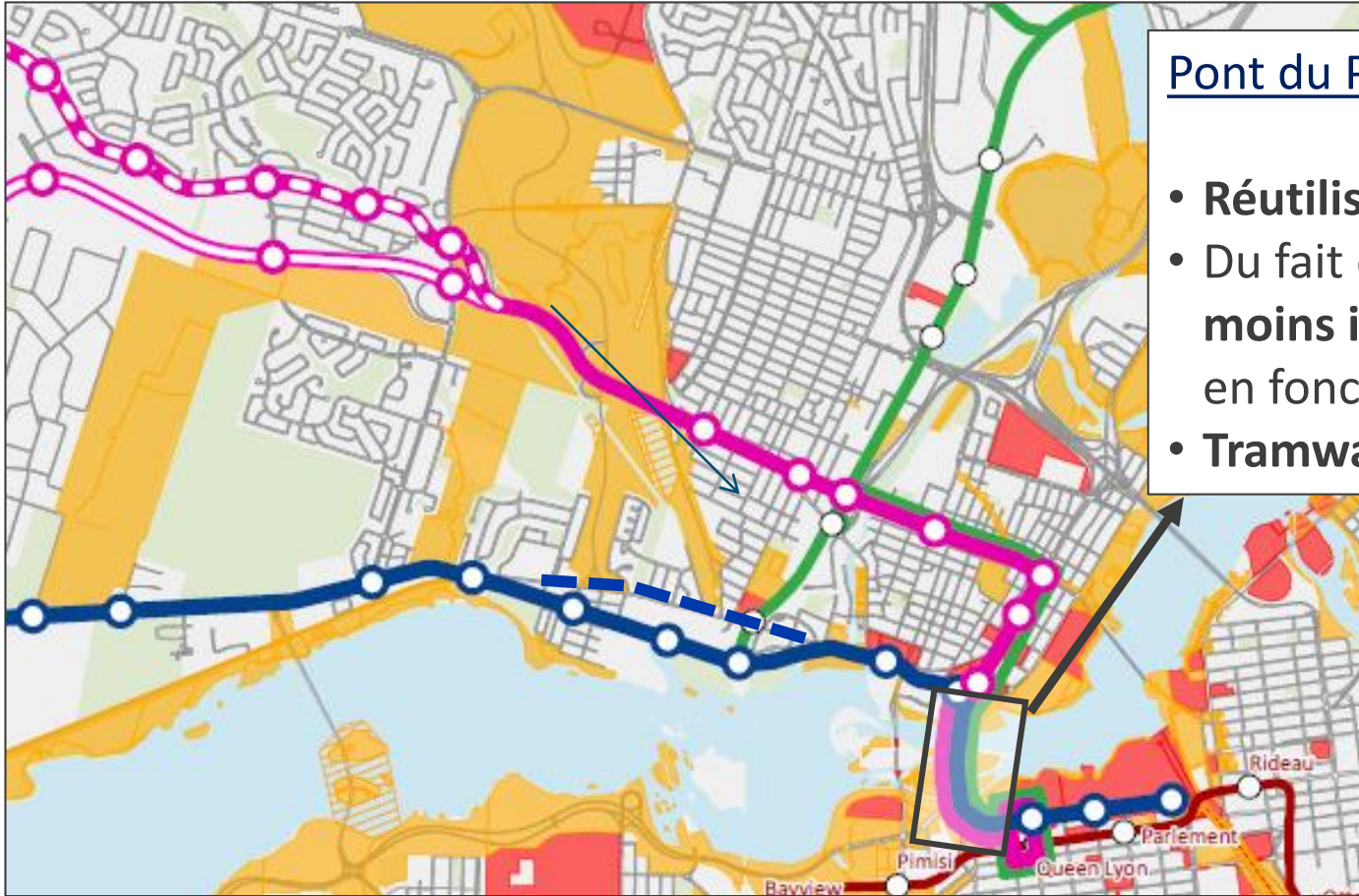
**Pont Alexandra
Écarté pour l'étude
actuelle**

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.

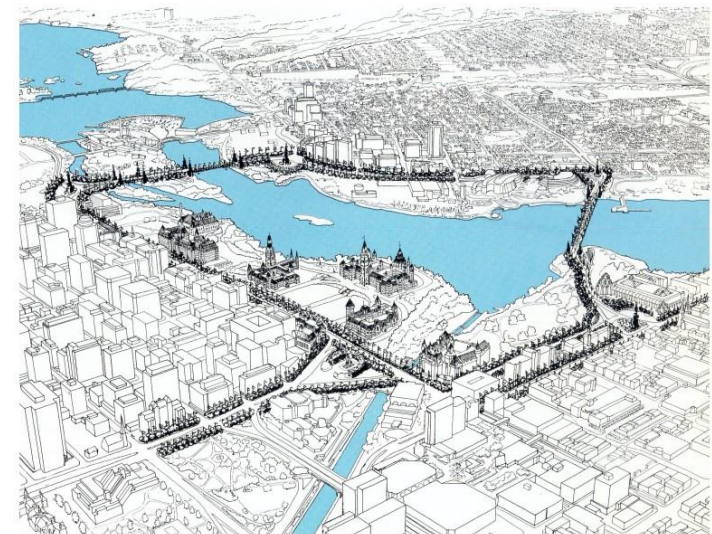


Traversée de la rivière des Outaouais



Pont du Portage

- **Réutilisation des voies réservées**
- Du fait des charges du tram, **reconstruction plus ou moins importante à prévoir** (différentes possibilités en fonction de l'insertion du corridor).
- **Tramway sans caténaire** (sur batteries) sur Portage



4 – Scénarios à Ottawa pour intégration au O-Train

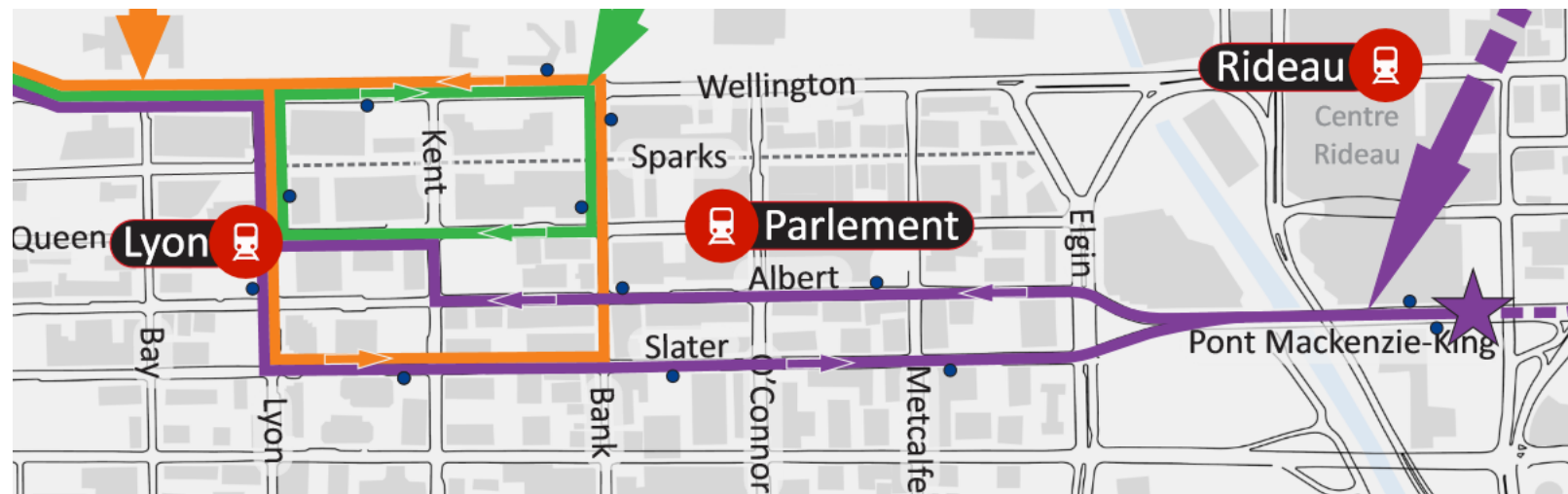


Principaux éléments des options à l'étude

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)



Options à l'étude pour la composante tramway

Deux options principales :

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

L'étude analysera plus en détail :

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

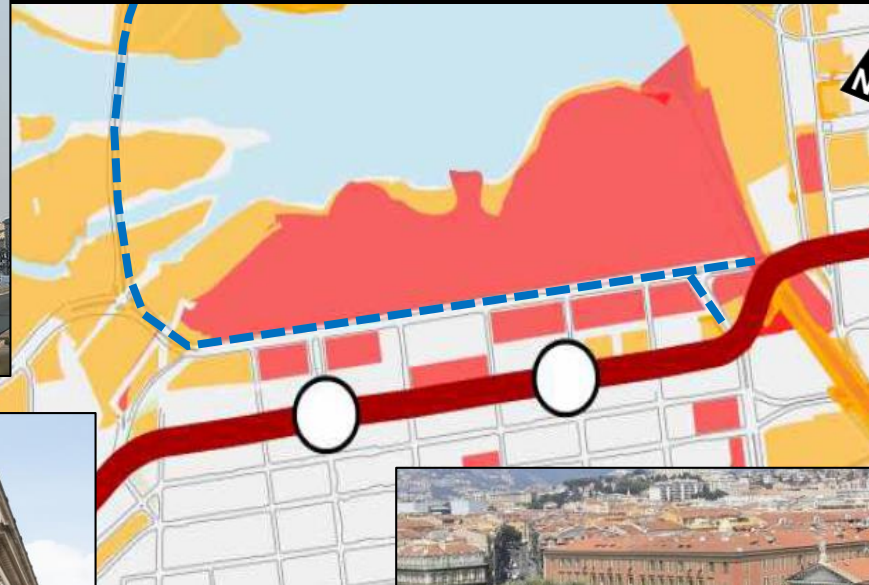
Options à l'étude pour la composante tramway

En surface sur la rue Wellington

L'aménagement du tramway sur la rue Wellington serait fait en ligne avec les **besoins**, les **fonctionnalités** et **l'esthétisme du Boulevard de la Confédération**, incluant son caractère de **route cérémoniale de prestige** et son rôle **symbolique d'intérêt national** (infrastructures minimales, tramway sur batterie, ...)



Option en surface rue Wellington

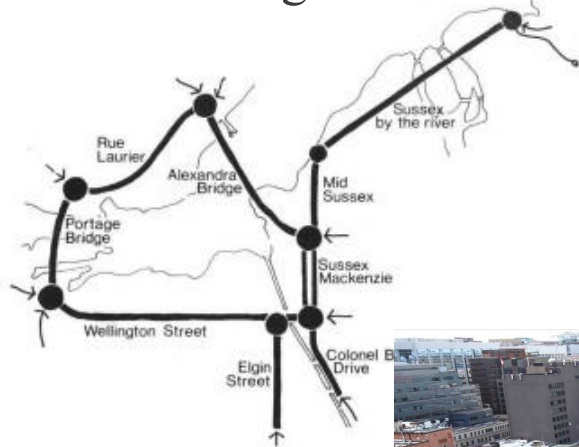


Terrain	
 Propriété CCN	
 Géré par la CCN	
 Propriété Fédéral	

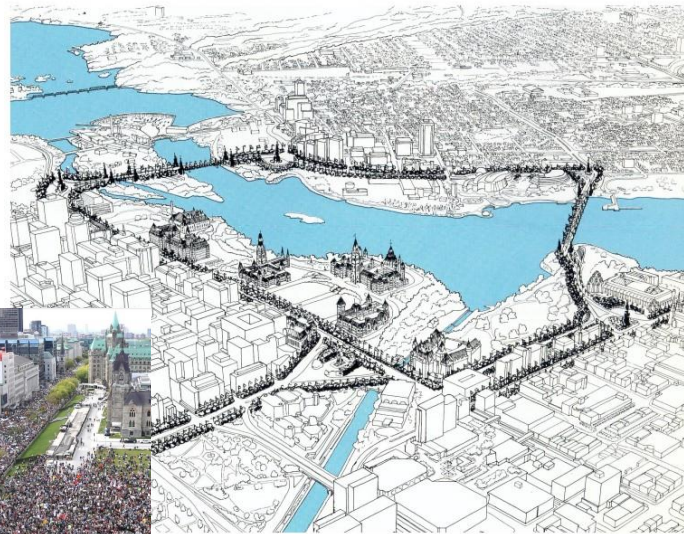


Contexte du boulevard de la Confédération

- Parcours d'honneur établi en 1983
- Fonction “Capitale/lieu public” versus rôle “municipal/transport”
- Wellington en tant que “rue principale” du Canada
- Proposition STO doit tenir compte des valeurs et principes d'aménagement du boulevard de la Confédération

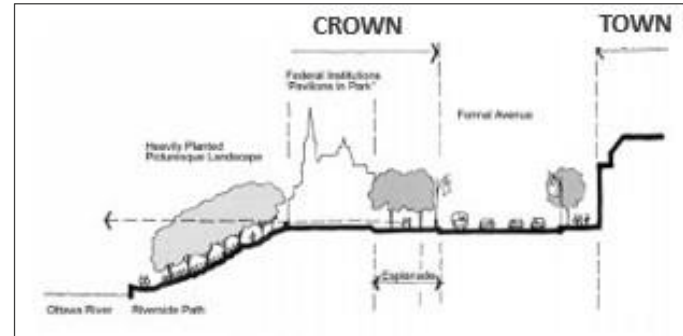
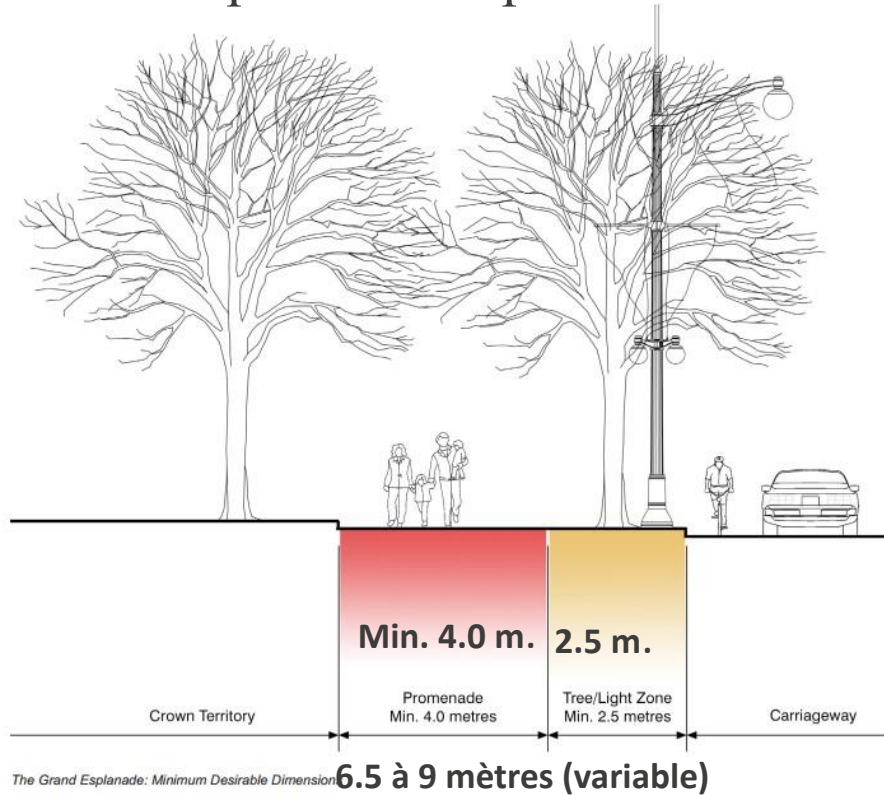


Éléments des parcours d'honneur : liens et car



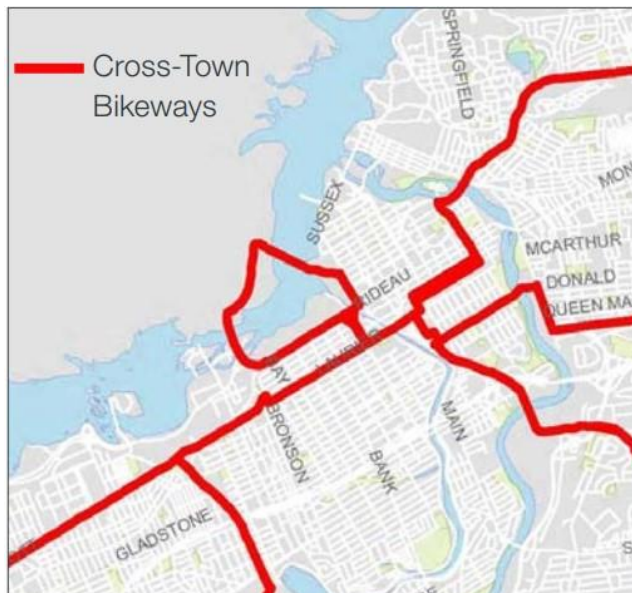
Grande Esplanade piétonne – Côté couronne

- Accorder la priorité aux piétons, à la qualité de l'aménagement
- Favoriser une expérience de découverte
- Grande promenade piétonne encerclant le “côté couronne”



Mobilité active...vers un équilibre durable

- Voies cyclables bidirectionnelles séparées
- Boucle encerclant le boulevard de la Confédération
- Partenariat avec les Villes d'Ottawa et de Gatineau



Plan vélo ville d'Ottawa 2013



Options à l'étude pour la composante tramway

Insertion en tunnel sous la rue Sparks



Visions et plans précédents



Plan concept Portage/Wellington 2008



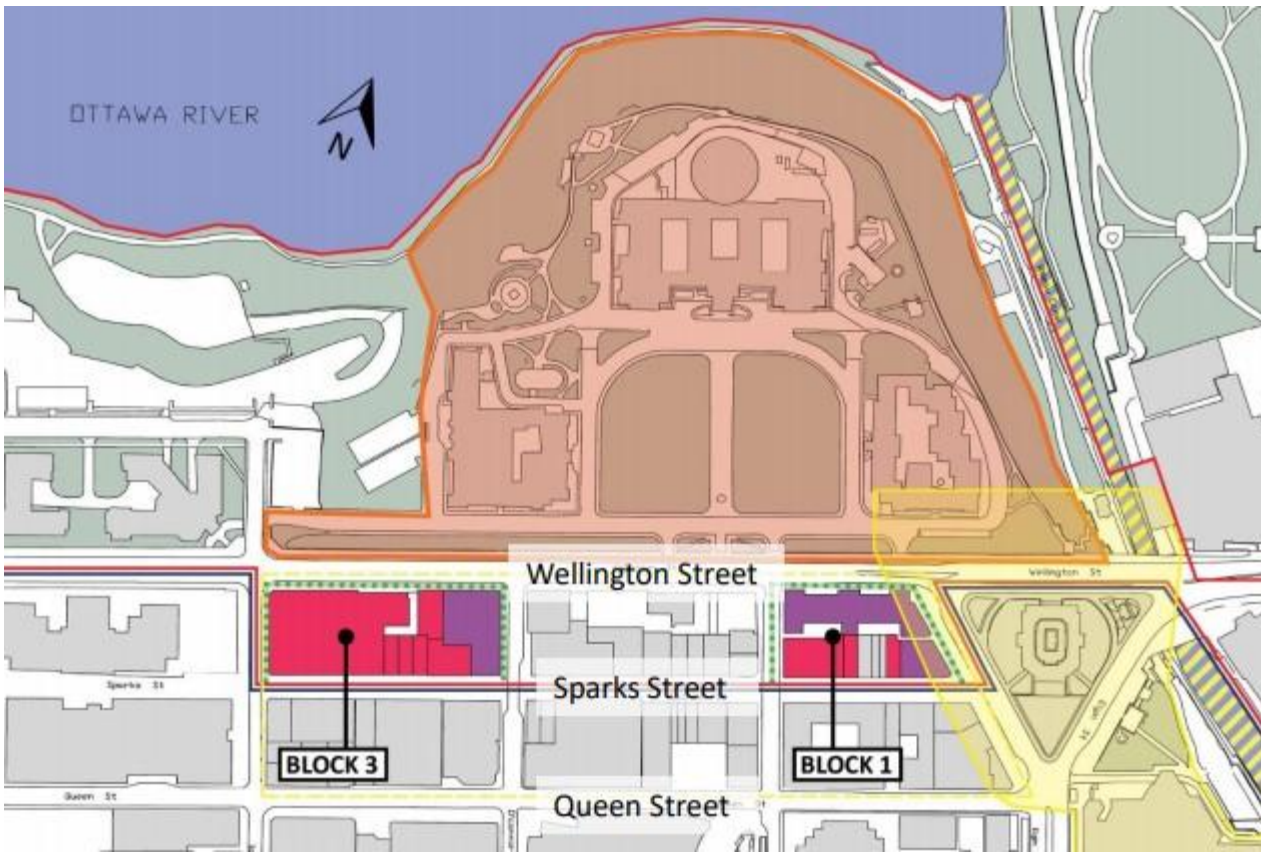
Plan concept square de la
Confédération 1985



Voies cyclables, rue Wellington 2019

Autres initiatives fédérales

Autres initiatives fédérales en cours le long de la rue Wellington:



- Vision et plan à long terme – VPLT (SPAC)
- Nouveau bâtiment du Block 2 (SPAC)
- Mesures de sécurité Block 1 et 3 (SPAC)



Avantages et inconvénients des deux scénarios

TRAM RUE WELLINGTON EN SURFACE

AVANTAGES

- Accès facile pour usagers
- Plus facile à mettre en œuvre
- Prolongement potentiel vers le Pont Alexandra

INCONVÉNIENTS

- Plusieurs utilisations en compétition pour l'espace, nécessitant compromis:
 - Esplanade nord
 - Élargissement partiel du trottoir sud
 - Voie cyclable bidirectionnelle
 - Voies véhiculaires
- Enjeux de sécurité : Cité Parlementaire et stations
- Perturbations dues aux manifestations et événements sur la rue Wellington
- Perturbations pendant la construction
- Volume élevé de piétons traversant le boulevard

TRAM SOUS RUE SPARKS EN TUNNEL

AVANTAGES

- Peu d'impacts sur l'aménagement de la rue et la circulation
- Correspondances plus directes avec l'O-Train
- Environnement protégé contre les intempéries
- Moins vulnérable aux interruptions de service liées à des manifestations ou événements

INCONVÉNIENTS

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

5 - Sommaire des considérations pour la capitale

Commentaires du CCUDI	Réponses
Intégration des 2 systèmes et coordination avec autres projets en planification des transports	Recommandation du personnel
Unification visuelle des systèmes, incluant logo et couleur	À considérer aux étapes subséquentes du projet
Espace piétonnier et modes de transport actifs devraient être améliorés et intégrés au réseau du tramway, sur le boulevard de la Confédération sans sacrifier l'aménagement du boulevard	Recommandation du personnel
Intégrer le plan à long terme de la Cité parlementaire	Recommandation du personnel
Prendre en considération les changements à venir dans les déplacements suite à la pandémie.	À considérer aux étapes subséquentes du projet
Entreprendre des consultations à Gatineau et à Ottawa	Les consultations sont tenues à Gatineau et Ottawa en juin 2020
Domaine public et expérience de l'utilisateur : le tramway sur rue plus difficile pour personne à mobilité réduite Utiliser des bollards rétractables pour assurer la sécurité aux entrées du parlement	À considérer aux étapes subséquentes du projet

5 - Sommaire des considerations pour la capitale

- Minimiser les impacts sur le **parc de la Gatineau** et les écosystèmes sensibles
- Maintenir le caractère du **Boulevard de la Confédération** et le rendre plus conviviale pour les piétons
- Prioriser le transport en commun...et réduire les voies de circulation sur Wellington
- Minimiser les impacts sur les terrains fédéraux sur Wellington et sur les opérations de la Cité parlementaire
- Minimiser la perte d'arbres matures
- Intégrer la voie cyclable séparée bidirectionnelle
- Opportunités de "ré-imaginer" certaines sections du boulevard en tant qu'espaces publics
- Prendre en consideration des enjeux de sécurité pour les bâtiments fédéraux
- Identifier les solutions pour autobus touristiques sur la rue Wellington
- S'assurer que l'**option tunnel** soit bien évaluée pour ses multiples avantages malgré les coûts élevés



Prochaines étapes

- Poursuite des analyses des options à Ottawa
- Juin 2020: Consultations publiques
- Août 2020: Présentation au comité consultatif d'urbanisme, du design et de l'immobilier
- Automne 2020: Approbations des villes de Gatineau et d'Ottawa
- Octobre 2020: Approbation de principe du tracé sur terrains fédéraux par la CCN
- Automne 2020: Poursuite de l'évaluation des scénarios
- Fin 2020: Étude complétée avec recommandation finale d'un tracé et d'un mode

