COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE NATIONAL CAPITAL COMMISSION		**nº**	2021-P218
		Au	Conseil d'administration
Pour	DÉCISION	**Date**	2021-01-21

Sujet/Titre

Projet structurant de transport en commun reliant l'ouest de Gatineau à Ottawa proposé par la Société de transport de l'Outaouais (STO)

Sommaire

Cette proposition fait suite à la proposition du 25 juin 2020 demandant au Conseil d'administration d'appuyer le projet structurant de transport en commun de la STO reliant l'ouest de Gatineau au centre-ville d'Ottawa.

Le groupe d'étude de la STO doit obtenir une décision du Conseil d'administration pour présenter une demande de financement des études détaillées supplémentaires.

Aperçu du risque

Peu de risques sont associés à cette proposition, car des futures approbations du Conseil d'administration seront requises après l'achèvement des études détaillées supplémentaires réalisées par la STO.

Recommandation

- QUE le Conseil d'administration donne son accord de principe à l'option du tramway en surface de la STO le long du boulevard de la Confédération, via le pont du Portage et sur la rue Wellington à Ottawa, comme étant l'option la plus conforme aux plans de la CCN, sous réserve que les intérêts de la capitale soient pris en compte par les études détaillées supplémentaires, y compris, mais sans s'y limiter :
    a. Le respect des lignes directrices de design du boulevard de la Confédération;
    b. La cohérence avec les plans de la Cité parlementaire et de la Cité judiciaire, y compris les préoccupations concernant la sécurité et l'accès;
    c. Le concept de boucle interprovinciale de transport en commun ne doit être exclu d'aucune façon;
- QUE, dans l'éventualité où la STO préférerait l'option tunnel, le Conseil accorde son appui à cette option; et
- QUE la proposition détaillée soit déposée au moment opportun du développement du projet, et une fois les conditions remplies, pour Approbation fédérale d'utilisation du sol et de design, en vertu de l'article 12 de la *Loi sur la capitale nationale*.

Soumis par :

Kalen Anderson, vice-présidente, Aménagement de la capitale
Nom

Signature

1. Priorités stratégiques

Plan d'entreprise 2020-2021 à 2024-2025 :

- Priorité no 4 - Élaborer et faire connaître les plans d'utilisation du sol, et coordonner promptement et efficacement l'utilisation des terrains fédéraux et le design dans la région de la capitale nationale.
- Priorité no 5 - Montrer la voie à suivre dans la création d'une région de la capitale nationale résiliente et durable sur le plan de l'environnement, et assurer de manière exemplaire l'intendance des terrains et des actifs fédéraux.

2. Autorité

Loi sur la capitale nationale, article 11 – Coordination de l'aménagement des terrains publics dans la région de la capitale nationale.

3. Contexte

La STO mène une étude pour répondre à ses prévisions de croissance de l'achalandage avec un projet de transport en commun rapide qui relierait l'ouest de Gatineau (Aylmer) au centre-ville d'Ottawa et qui serait mis en œuvre dans les 8 à 10 prochaines années (2028 à 2030).

Selon les estimations de la STO, le nombre actuel d'usagers du transport en commun qui empruntent le pont du Portage pour se rendre à Ottawa pendant la période de pointe du matin passera de 3 500 passagers à l'heure à environ 7 500 passagers à l'heure. En l'absence d'un système de transport en commun rapide de meilleure qualité, le nombre d'autobus nécessaires pour faire face à cette augmentation prévue engorgerait les voies existantes réservées aux autobus, même si la STO devait utiliser des autobus articulés ou même à double articulation.

Les options préliminaires que la STO a l'intention de retenir pour une étude plus approfondie comprennent une solution tout tramway et une solution hybride tramway-autobus. Les deux alternatives auraient des incidences sur les propriétés et les biens de la CCN, y compris le boulevard de la Confédération, et toutes deux nécessitent l'utilisation du pont du Portage pour franchir la rivière des Outaouais, tel que décrit dans l'annexe 1.

Le 25 novembre 2020, le Conseil municipal d'Ottawa a donné son aval au projet de la STO reposant sur une solution tout tramway à Gatineau comprenant l'option d'un tunnel sous la rue Sparks comme corridor optimal. Il a également approuvé l'option de la rue Wellington (avec la circulation générale) comme autre solution possible, si l'option du tunnel sous la rue Sparks était jugée inabordable, sous réserve de plusieurs conditions.

4. Analyse des options

Les options de la STO sont les suivantes, comme l'illustre et le décrit l'annexe 1 :

- Trois options pour le tronçon à Gatineau fondées sur les solutions tout tramway ou hybrides tramway-autobus;

- Deux options pour le tronçon à Ottawa, en surface sur la rue Wellington ou dans un tunnel sous la rue Sparks;
- Toutes les options empruntent le pont du Portage.

Le personnel de la CCN a déterminé que la STO devait tenir compte des éléments suivants au fur et à mesure de l'avancement de la planification du projet :

- L'importance de la conception globale et du lien symbolique du boulevard de la Confédération, y compris le pont du Portage, la rue Wellington, le pont Alexandra et la rue Laurier à Gatineau;
- La nécessité de respecter les lignes directrices de design du boulevard de la Confédération, qui prévoient une large esplanade piétonnière (6 m) du côté « fédéral » du boulevard de la Confédération sur la rue Wellington, avec des rangées d'arbres de chaque côté et une piste cyclable, ainsi qu'un large trottoir (3 m) et une rangée d'arbres du côté « municipal ». Un ensemble préétabli de mobilier urbain le long du boulevard de la Confédération fait aussi partie des lignes directrices qui offre un cadre particulier à la capitale et qui doit être maintenu. Aucun câble aérien ne sera autorisé;
- La mise à jour de la vision et du plan à long terme pour la Cité parlementaire est en cours, et il est à prévoir que les bâtiments situés sur le côté sud de la rue Wellington continueront à accueillir certaines fonctions parlementaires. L'utilisation future de la rue en tant que telle reste à déterminer dans le cadre du plan;
- Un projet de préparation d'un plan directeur pour la Cité judiciaire sera lancé en 2021 par SPAC avec la participation de la CCN. Pour l'instant, la totalité de la propriété au nord du tronçon de la rue Wellington du boulevard de la Confédération devrait être réservée aux fonctions de la capitale jusqu'à ce que le plan soit achevé;
- Les terrains de la Couronne adjacents au boulevard de la Confédération nécessitent des accès réservés pour les véhicules et la manutention. L'entrée et la sortie de ces sites nécessitent une attention particulière pour que la sécurité soit assurée;
- Le boulevard de la Confédération sert également de lieu public pour les manifestations et les événements spéciaux d'importance nationale et ce lieu doit être conservé;
- Les systèmes intégrés de transport en commun interprovincial qui facilitent le déplacement des employés fédéraux sont appréciés et encouragés;
- Une boucle interprovinciale pour le transport en commun, telle que définie dans la Stratégie intégrée de transport en commun interprovincial de 2013, est considérée un ajout précieux sur le boulevard de la Confédération. Le tramway de la STO devrait constituer la première étape de cette éventuelle boucle de transport en commun.

Tous ces éléments d'intérêt pour la capitale devraient être intégrées à la proposition de la STO.

Depuis la dernière présentation au Conseil, aucune nouvelle étude ni information technique n'a été produite par la STO.

Afin de procéder à l'étape suivante du projet, la STO doit obtenir du financement pour entreprendre des études plus détaillées. En raison des complexités de tenure foncière et de gouvernance associées au cœur de la capitale nationale, la STO souhaite que la CCN et les villes d'Ottawa et de Gatineau lui indiquent clairement que les options de l'étude seraient acceptables aux fins d'une étude supplémentaire.

5. Détails financiers

Aucun coût pour la CCN.

6. Opportunités et résultats attendus

Le soutien de la CCN au projet aidera la STO à obtenir du financement du gouvernement provincial du Québec afin d'aller de l'avant avec les prochaines étapes de son projet de tramway.

7. Risques et mesures d'atténuation

Risque	Probabilité	Impact	Réponse planifiée
Que l'étude n'aborde pas suffisamment les intérêts de la capitale en matière d'aménagement.	Moyenne	Majeur	Le personnel de la CCN continuera à communiquer avec la STO et à participer activement aux travaux de ses comités officiels, pour veiller à ce que l'intégration de ses options de transport en commun sur les terrains de la MTIN et les terrains adjacents soit prise en compte.

8. Consultations et communications

- La STO a entrepris des consultations publiques à l'automne 2020.
- Le projet a été présenté au Comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier en mai 2020. L'annexe 2 comprend un résumé des commentaires du Comité.

9. Prochaines étapes

- La STO obtient le financement pour des études supplémentaires.
- La STO achève l'étude d'impact fédérale.
- La STO demande l'approbation fédérale de l'utilisation du sol et des transactions immobilières.

10. Liste des annexes

Annexe 1 – Sommaire des options de la STO et analyse du personnel
Annexe 2 – Extrait du procès-verbal de la réunion du CCUDI de mai 2020.

11. Auteurs de la proposition

Kalen Anderson, vice-présidente, Aménagement de la capitale (AC)
Lucie Bureau, directrice, Planification à long terme et transport, AC
Colin Simpson, chef de projets, Études des ponts, AC

Annexe 1 – Sommaire des options de la STO et analyse du personnel

Dans son examen et son analyse de cet important projet de transport collectif, la CCN doit prendre en compte dans quelle mesure les propositions respectent ses plans, politiques et lignes directrices, qui ont pour objet de définir un cadre d'aménagement et d'orienter non seulement l'aménagement et la mise en valeur des terrains fédéraux, mais aussi d'assurer la préservation, l'intégrité environnementale et la qualité de conception et d'architecture des projets de transports réalisés sur les terrains fédéraux. En plus d'encadrer les processus d'approbation de la CCN, ces plans, politiques et lignes directrices offrent aux autres ministères et organismes fédéraux les outils nécessaires à la prise en compte et l'avancement des intérêts fédéraux dans leurs projets d'aménagement.

3.1 Enjeux de mise en œuvre des tracés proposés du côté de Gatineau

Les scénarios proposés par la STO auraient des incidences sur des propriétés fédérales et des lieux d'intérêt pour la CCN dans le corridor Des Allumettières et le corridor chemin d'Aylmer / Alexandre-Taché.

Les trois options qui restent à l'étude sont les scénarios H1 (hybride avec tramway sur le boulevard Des Allumettières), H2 (hybride avec tramway sur le chemin d'Aylmer et sur le boulevard Alexandre-Taché) et T1 (tout-tramway).

3.1.1 Scénarios « hybrides »

Figure 1 : Concept hybride autobus-tramway (H1)

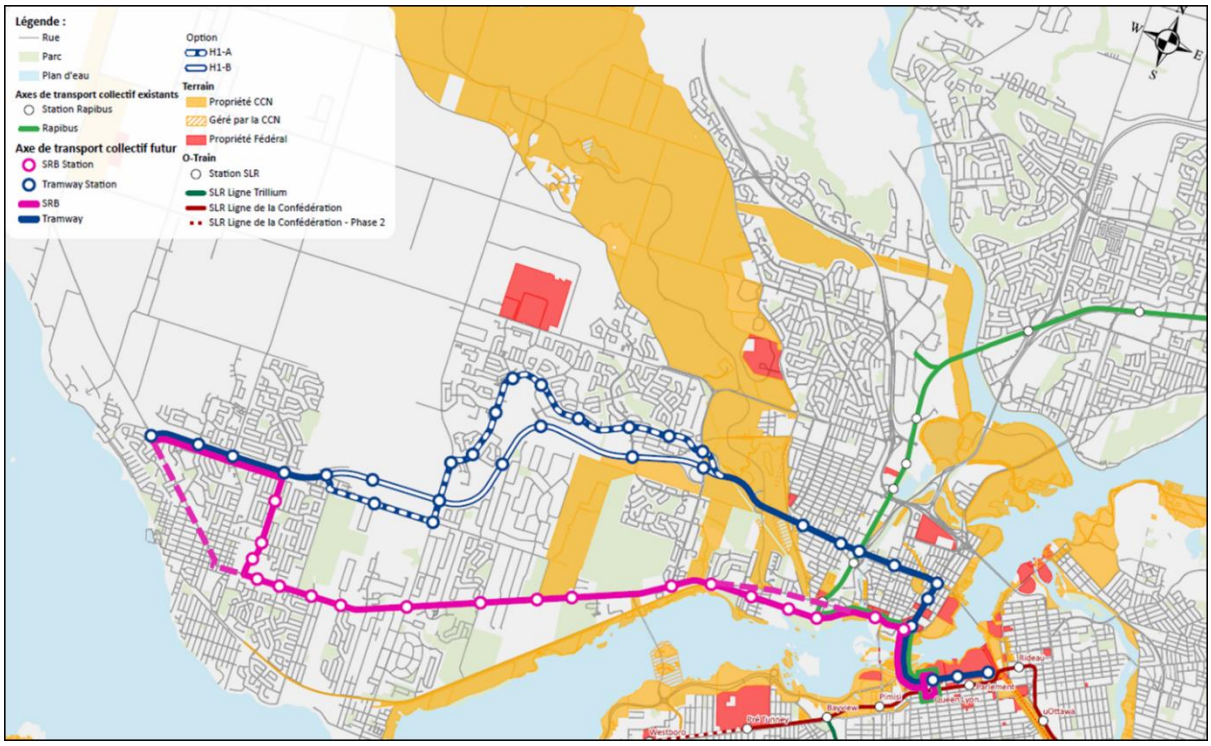
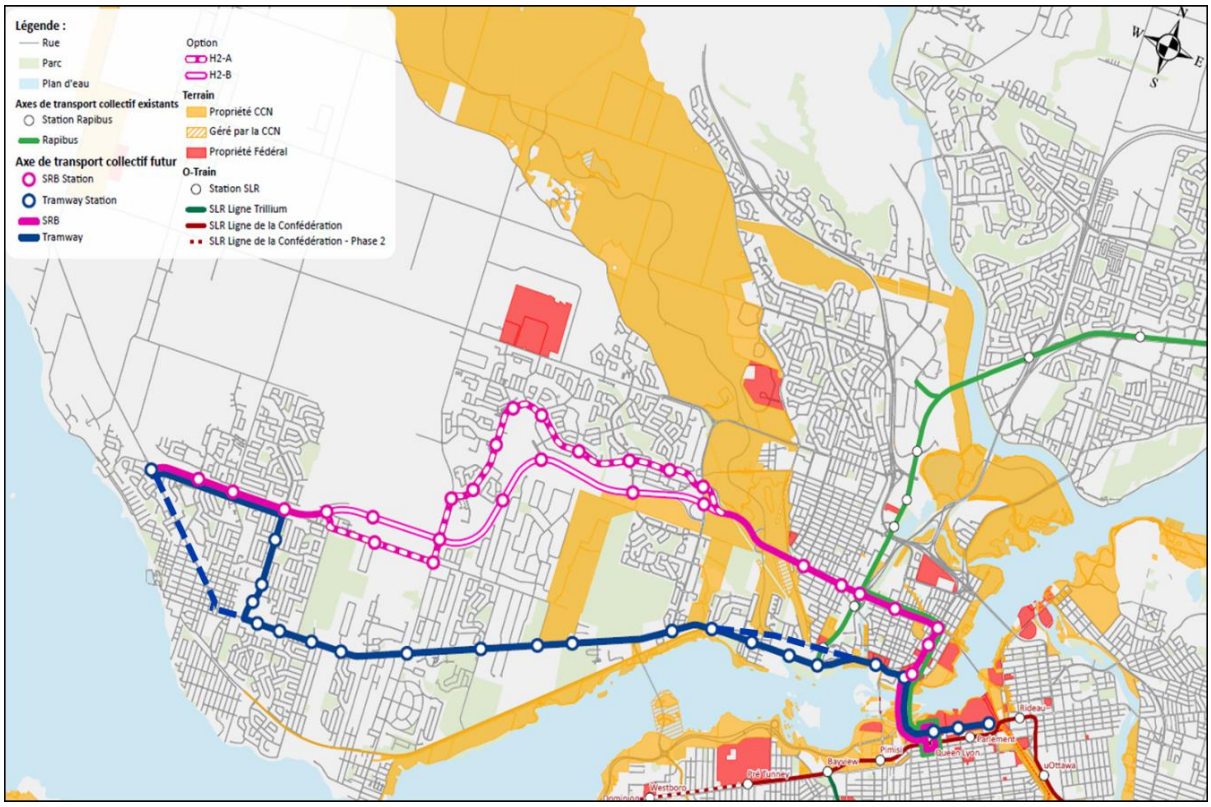


Figure 2 : Concept hybride autobus-tramway (H2)



Les deux options hybrides (H1 et H2) traversent le parc de la Gatineau. Les affleurements rocheux situés le long du boulevard des Allumettières sont très proches de la largeur d'emprise requise par ces scénarios. Il pourrait s'avérer nécessaire d'élargir l'emprise routière si les futures analyses plus détaillées confirment le besoin d'espace supplémentaire. De plus, le sentier polyvalent longeant le boulevard des Allumettières construit en porte-à-faux au-dessus du ruisseau des Fées devrait nécessairement être relocalisé sur une nouvelle structure indépendante parallèle au pont existant afin de permettre l'insertion du nouveau système de transport en commun. Des analyses plus détaillées devront être réalisées pour connaître les impacts précis de ces scénarios et les mesures d'atténuation à mettre en œuvre dans le tronçon traversant le parc de la Gatineau, incluant l'éventuelle installation de nouveaux piliers pour la nouvelle structure.

Ces scénarios nécessiteraient l'élargissement de certaines sections de l'emprise du boulevard des Allumettières pour l'aménagement des voies de tramway ou d'autobus, ce qui aurait des incidences sur certaines parcelles de terrains de la CCN dans le parc du sentier de l'Ile. Il serait également nécessaire d'envisager la possibilité de devoir déplacer l'œuvre d'art « Papa » située à l'angle des boulevards Maisonneuve et des Allumetières.

Ces scénarios auraient des incidences semblables dans le corridor chemin d'Aylmer / Alexandre-Taché, et l'élargissement requis de l'emprise empièterait sur plusieurs propriétés de la CCN, y compris une résidence patrimoniale située au 1055, chemin d'Aylmer.

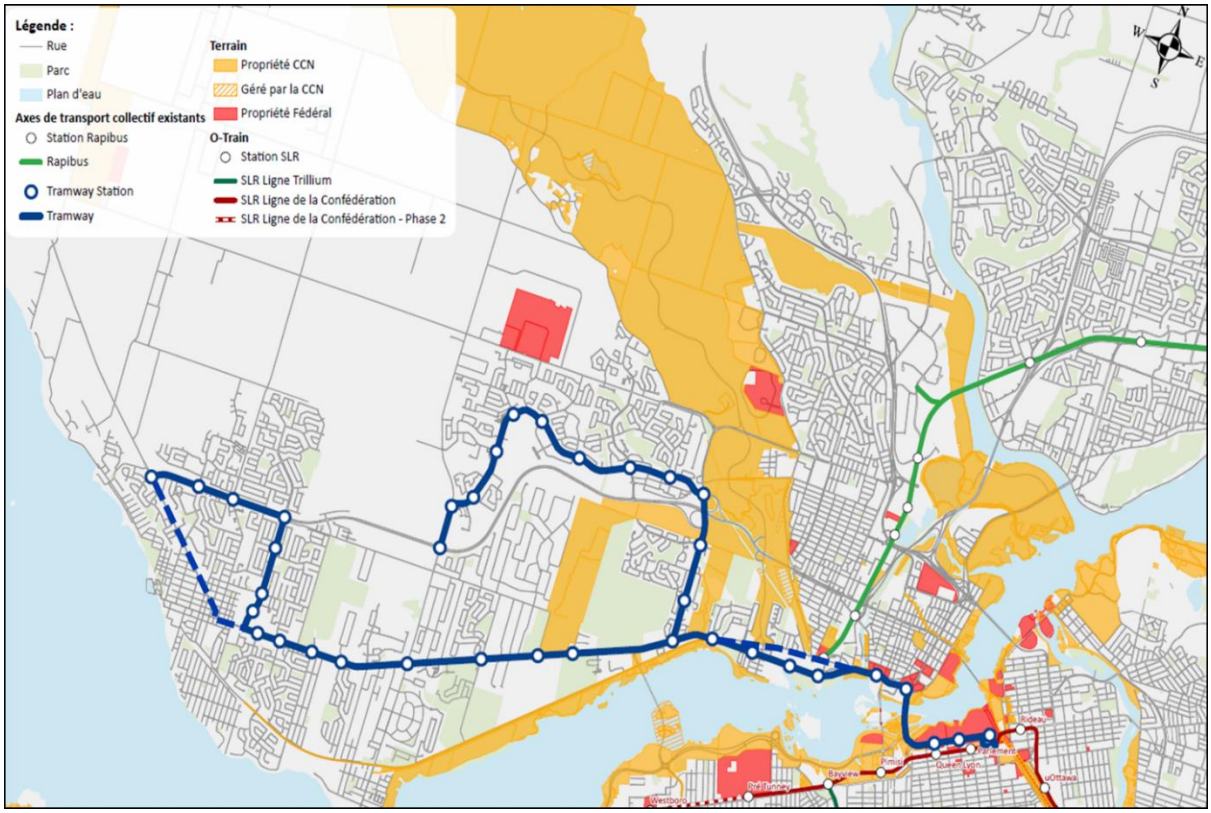
L'un et l'autre de ces scénarios auraient pour effet de réduire de 30 à 45 pour cent le nombre d'autobus de la STO se rendant à Ottawa (de 115 autobus à entre 63 et 80 autobus par heure en période de pointe).

3.1.2 Scénario « tout-tramway »

Ce scénario ne traverse pas le parc de la Gatineau. Il combine les deux axes provenant d'Aylmer (chemin Aylmer, boulevard des Allumettières) sur un seul tracé à la hauteur du

boulevard St-Raymond, à l'ouest du parc de la Gatineau. À cet endroit, l'axe du boulevard des Allumettières vient rejoindre celui du chemin d'Aylmer qui poursuit son tracé sur le boulevard Alexandre-Taché.

Figure 1 : Concept tout-tramway (T1)



Le scénario tout-tramway offre la plus grande diminution du nombre d'autobus de la STO traversant à Ottawa (réduction de 70 pour cent par rapport au volume actuel en passant de 115 autobus par heure à 35 autobus par heure en période de pointe).

3.2 Scénarios proposés pour le lien au centre-ville d'Ottawa

Le franchissement de la rivière des Outaouais via le pont Prince-de-Galles a été écarté comme solution puisque les analyses ont démontré le manque de capacité à bord du O-Train à la hauteur de la station Bayview, où les clients de la STO auraient à obtenir une correspondance pour prendre place sur le O-Train se rendant au centre-ville d'Ottawa, en direction est. La capacité résiduelle requise du réseau O-Train est seulement disponible à partir de la station Lyon.

L'étude de la STO a conclu que le pont du Portage devient alors la solution la plus prometteuse pour un lien vers le centre-ville d'Ottawa. Toutefois, il faut noter que cette solution exigerait la reconstruction du pont Portage pour accommoder les charges additionnelles du réseau de transport en commun, de même que l'élargissement du pont pour assurer le maintien des infrastructures cyclables et piétonnes existantes. Selon la STO, la reconstruction du pont exigerait un investissement d'environ 300M$, qui serait inclus dans l'ensemble des coûts du projet. De plus, tout projet d'élargissement du pont aurait des incidences sur l'île Victoria, ce qui pourrait susciter l'intérêt des groupes Autochtones.

3.3 Scénarios proposés au centre-ville d'Ottawa

Les deux options d'infrastructures et de tracés au centre-ville d'Ottawa proposent d'une part un tramway en surface sur la rue Wellington ou un tramway en tunnel sous la rue Sparks.

3.3.1 Option rue Wellington

Le scénario d'utilisation de la rue Wellington propose l'intégration d'un tramway à deux sens en voies dédiées allant jusqu'à la rue Elgin, avec possibilité de trois stations situées aux environs des intersections Lyon/Bank et Elgin/Queen. Pour ce tronçon, le tramway fonctionnerait en mode batterie uniquement et aucune infrastructure aérienne ne serait requise. Cette solution respecte les exigences esthétiques du boulevard de la Confédération.

En raison notamment de la faible largeur de l'emprise de la rue Wellington entre les rues Bank et Elgin, ce scénario n'est pas sans impacts, certains jugés majeurs, sur le caractère symbolique et patrimonial du boulevard de la Confédération et de la colline du Parlement, sur la circulation routière et sur la conservation de la rangée d'arbres matures en bordure de la rue Wellington.

Ce scénario exigerait le réaménagement complet de la rue Wellington, y compris l'élargissement de l'emprise entre les rues Kent et Bay, ce qui exigerait un empiètement d'une largeur d'environ 7 mètres sur les terrains fédéraux. Ce serait le seul moyen possible de répondre l'ensemble des besoins en matière de transport, de mobilité active et d'aménagement urbain. Les études démontrent qu'il serait possible, en tenant compte de l'élargissement proposé, de maintenir le parcours cyclable à deux sens proposé par la ville d'Ottawa et la CCN, en plus de respecter les normes minimales établies pour les aménagements urbains du boulevard de la Confédération. Cela exigerait cependant l'abattage d'arbres matures. La fermeture de certains accès véhiculaires pour accéder aux cités judiciaire et parlementaire serait également requise.

Parmi les options étudiées pour la section entre les rues Bank et Elgin, la seule option qui permettrait de maintenir l'ensemble des aménagements et le parcours cyclable prévu est celle qui comprend l'élimination des voies de circulation automobile. Seuls les véhicules autorisés, notamment les véhicules du système de transport de la colline du Parlement et les véhicules d'urgence pourraient circuler sur ce tronçon de la rue Wellington. Une étude des impacts sur la circulation a été demandée par la ville d'Ottawa et est présentement en

cours. Cette étude a pour mandat d'analyser l'impact sur les 18 intersections du centre-ville qui pourraient être affectées.

L'élimination de la plus grande partie de la circulation routière entre les rues Bank et Elgin offrirait de nouvelles possibilités d'aménagement urbain sur boulevard de la Confédération en tant que lieu emblématique devant la colline du Parlement.

La première station de la STO à Ottawa se trouverait près de l'intersection de la rue Lyon. Compte tenu du nombre élevé prévu d'utilisateurs traversant la rue Wellington, un tunnel piéton serait requis entre le côté nord de la rue Wellington et la station Lyon du O-Train.

L'ajout d'un passage souterrain n'est pas la solution recommandée par le personnel de la CCN, qui juge plus approprié de prévoir un passage pour piétons en surface, ce qui s'intègre davantage avec les lignes directrices de design du boulevard de la Confédération.

La deuxième station serait à l'intersection de la rue Bank. Aucune station n'est proposée devant la colline du Parlement pour des motifs de sécurité et d'esthétique urbaine.

Une troisième station se situerait sur la rue Elgin près de l'intersection Queen, devant le Monument commémoratif de guerre du Canada. Cette station a pour désavantage d'être à proximité d'immeubles qui nécessitent des mesures de sécurité de très haut niveau. Le déplacement de cette station plus à l'est sur la rue Rideau offrirait plusieurs avantages, entre autres une connexion avec la station Rideau et la possibilité de prolonger le tramway vers le pont Alexandra. Si l'emplacement proposé par la STO est maintenu sur la rue Elgin, il faudra s'assurer de la qualité du design de la station et surtout interdire tout équipement de fin de ligne, qui viendrait nuire à l'environnement visuel du boulevard de la Confédération.

La STO reconnaît le contexte particulier de planification de la rue Wellington : le boulevard de la Confédération est un symbole national et constitue le parcours d'honneur du Canada. Il délimite la frontière sud de la colline du Parlement, ce qui entraine des exigences rehaussées en matière de sécurité; la rue Wellington sert à l'occasion pour de grands événements et fait l'objet de fermetures temporaires. Tous ces éléments doivent être pris en compte dans le processus d'évaluation des scénarios.

3.3.2 Scénario de rechange – tunnel sous la rue Sparks

Ce scénario propose un tramway en tunnel sous la rue Sparks, en parallèle au tunnel du O-Train, avec un portail dans l'affleurement rocheux la rue Commissionner. Ce scénario de

tunnel comprend seulement deux stations, puisque les stations souterraines peuvent être espacées et agencées en concordance avec les stations du O-Train.

Comme le scénario précédent, celui-ci n'est pas sans impacts et présente d'importants enjeux techniques. Toutefois, il est très avantageux à plusieurs niveaux, notamment compte tenu du climat nordique d'Ottawa. Il permettrait une meilleure intégration avec le O-Train d'Ottawa tout en évitant les enjeux liés à l'utilisation de la rue Wellington.

Toutefois, ce scénario ne contribuerait pas à la réalisation du circuit de transport en commun interprovincial proposé dans le *Plan de la capitale du Canada* de *2017 à 2067* et dans la *Stratégie intégrée du transport en commun interprovincial de 2013*. Le circuit de transport en commun interprovincial proposé suit essentiellement le tracé du boulevard de la Confédération, en empruntant le pont des Chaudières ou le pont du Portage et le pont Alexandra.

Le scénario du tunnel aurait des incidences sur les espaces verts et le sentier récréatif à l'ouest de la rue Commissioner, ainsi que sur les accès à la centrale de chauffage de la rue Cliff. À ce stade, il est impossible évaluer l'importance prévue de ces incidences appréhendées.

Selon les estimations préliminaires, les coûts de construction du tunnel seraient de trois à cinq fois plus élevés que le scénario de la rue Wellington. Le scénario du tunnel est jugé plus avantageux pour tous les critères d'évaluation à l'exception des coûts.

3.4 Environnement

L'étude de planification préliminaire en cours prévoit l'inventaire et l'analyse des ressources environnementales en présence (milieux naturels, milieux humides et boisés, faune, sols contaminés, qualité de l'air, bruit) ainsi qu'un inventaire des bâtiments patrimoniaux à proximité des tracés proposés. De façon générale, ces tracés proposés utilisent des emprises routières existantes, quoique certains élargissements seraient nécessaires.

Des études environnementales et archéologiques détaillées seront réalisées conformément aux exigences de la *Loi sur l'évaluation d'impact* lors de la prochaine étape du projet, suite à l'achèvement de l'étude de planification préliminaire et lorsque le tracé privilégié aura été choisi.

NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Excerpt of the Minutes of the

Advisory Committee
on Planning, Design and Realty

Meeting of May 21, 2020

Extrait du procès-verbal du

Comité consultatif
de l'urbanisme, du design et de l'immobilier

Séance du 21 mai 2020

2020-P218 - Société de transport de l'Outaouais (STO) public transit system linking Gatineau's West End to Ottawa – Scenarios under review (C)

Members received a presentation on the STO's public transit system project linking Gatineau's West End to Ottawa. They provided the following comments:

This is a highly desirable project that will improve life in the capital for visitors and residents. Ideally, the timeframe should be advanced.

Integration

- This project presents an opportunity to unify the two cities.
- The new transit system must be integrated with the existing systems on both side of the river. It should be coordinated with the new bridge crossing and the Alexandra Bridge replacement studies. The NCC is encouraged to facilitate the integration.
- Visual unification of the system including tramway colours and logos is important to allow users to easily recognize it as part of the region's overall transit network.
- Pedestrian space and accommodation as well as other active transportation modes

2020-P218 - Système de transport collectif de la Société de transport de l'Outaouais (STO) reliant l'ouest de Gatineau à Ottawa – Scénarios à l'étude (C)

Les membres reçoivent une présentation sur le système de transport collectif de la STO reliant l'ouest de Gatineau à Ottawa. Ils font les commentaires suivants :

C'est un projet extrêmement souhaitable qui va améliorer la vie des visiteurs et des résidents de la capitale. Idéalement, l'échéancier devrait être devancé.

Intégration

- Ce projet présente une opportunité d'unifier les deux villes.
- Le nouveau système de transport en commun doit être intégré avec les systèmes actuels des deux côtés de la rivière. Il doit être coordonné avec le nouveau pont et les études de remplacement du pont Alexandra. Le comité encourage la CCN à faciliter l'intégration.
- L'unité visuelle du système, y compris les couleurs et les logos du tramway, est importante pour permettre aux usagers de le reconnaître facilement comme faisant partie de l'ensemble du réseau de transport en commun de la région.
- Les espaces et les installations pour piétons ainsi que les autres modes de transport actif

Canada

2020-P218 - Société de transport de l'Outaouais (STO) public transit system linking Gatineau's West End to Ottawa – Scenarios under review (C)

should be enhanced and integrated with the tramway network, particularly along the Wellington Street Confederation Boulevard segment.

Pre-eminence of Transit

- The Wellington Street option is preferred and offers good opportunities to enhance the quality of the streetscape character and pedestrian environment.
- Wellington Street should be dedicated to tramway and pedestrians in view of future changes to work environment.
- The Alexandra Bridge could be designed to accommodate the tramway and not vehicular traffic.

Public Realm and User Experience

- The tramway should be attractive and perceived as a new way to discover and explore the capital region by visitors and residents.
- Security bollards, walls or planters make sidewalks unattractive for pedestrians. This project should be planned in a way which could reduce the need for perimeter security along federal buildings.
- Retractable bollards should be used to control vehicular entry points and make the public space safer (e.g. Europe).
- From an accessibility perspective, an at-grade tramway will make the crossing of Wellington Street more difficult for people with mobility issues, due to exposed rail tracks.
- Should the tunnel option be retained, trees could be planted directly in the ground rather than in planters.
- There should be no sacrifice of pedestrian space and landscaped boulevard to accommodate vehicular traffic along an at-

2020-P218 - Système de transport collectif de la Société de transport de l'Outaouais (STO) reliant l'ouest de Gatineau à Ottawa – Scénarios à l'étude (C)

doivent être améliorés et intégrés avec le réseau du tramway, en particulier le long du segment du boulevard de la Confédération de la rue Wellington.

Prééminence du transport en commun

- L'option privilégiée est celle de la rue Wellington en ce qu'elle offre de bonnes occasions d'améliorer la qualité du paysage de rue et de l'environnement piétonnier.
- La rue Wellington doit être consacrée au tramway et aux piétons compte tenu des changements futurs des milieux de travail.
- Le pont Alexandra pourrait être conçu pour accueillir le tramway, et non la circulation des véhicules.

Espace public et expérience des usagers

- Le tramway doit être attirant et perçu comme une nouvelle façon pour les visiteurs et les résidents de découvrir et d'explorer la région de la capitale.
- Les bornes de sécurité, murets ou bacs rendent les trottoirs inintéressants pour les piétons. Ce projet doit être planifié de façon à réduire le besoin de périmètres de sécurité le long des édifices fédéraux.
- On devrait utiliser des bornes escamotables pour contrôler les points d'accès des véhicules et assurer la sécurité du public (ex. Europe).
- Du point de vue de l'accessibilité, un tramway en surface va rendre la traversée de la rue Wellington plus difficile pour les gens ayant des problèmes de mobilité, en raison des rails à découvert.
- Si l'option du tunnel était retenue, les arbres pourraient être plantés directement dans le sol plutôt que dans des bacs.
- On ne doit pas sacrifier l'espace piétonnier ni l'occasion d'avoir un boulevard aménagé au profit la circulation automobile en

2020-P218 - Société de transport de l'Outaouais (STO) public transit system linking Gatineau's West End to Ottawa – Scenarios under review (C)	2020-P218 - Système de transport collectif de la Société de transport de l'Outaouais (STO) reliant l'ouest de Gatineau à Ottawa – Scénarios à l'étude (C)

grade tramway solution on Wellington Street.

Consultations

- As this project will affect the public in both cities, extensive consultations should be conducted as part of the project.

Future

- The pandemic has opened discussions on the way people work and may reduce travel demands. With a 10-year timeframe, changes should be accommodated.
- Impact on traffic should be expected and the reduction of travel lanes should be encouraged to reduce single occupant vehicles in the downtown core.
- There is a need to ensure that transit projects are not detrimental to the function and symbolism of the Parliamentary Precinct. Good integration is required.

parallèle avec un tramway en surface sur la rue Wellington.

Consultations

- Puisque ce projet va affecter le public des deux villes, le projet doit inclure des consultations exhaustives.

Avenir

- La pandémie a ouvert les discussions sur la façon dont les gens travaillent et pourrait réduire la demande en transports. Avec un échéancier de 10 ans, les changements devront être pris en compte.
- On doit s'attendre à un impact sur la circulation et on devrait encourager la réduction des voies de circulation pour diminuer le nombre de véhicules à un seul occupant au centre-ville.
- Il faut s'assurer que les projets de transport en commun n'aient pas d'incidence négative sur la fonction et le symbolisme de la Cité parlementaire. Une bonne intégration est nécessaire.

Committee Secretary

Secrétaire des comités

Caroline Bied

CAROLINE BIED