

Breffage technique

Étude de l'ouest

Conclusion des analyses comparatives

Le 12 mai 2021

Étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif structurant entre l'ouest de Gatineau et les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa

Agenda

1. Objectif de l'étude
2. Retour sur l'étude des besoins
3. Résultats des analyses comparatives
4. Tracé sur la rive québécoise
5. Perspectives d'aménagement

Étude
complémentaire
pour la réalisation
d'un système de
transport collectif
structurant entre
l'ouest de Gatineau
et les centres-villes
de Gatineau et
d'Ottawa

Objectif de l'étude

3

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) :
 - *Offrir un service de transport en commun fiable, performant et concurrentiel à l'auto-solo*
 - *Assurer une desserte efficace des centres-villes de Gatineau et d'Ottawa et de la région métropolitaine*
 - *S'arrimer au Rapibus et aux grands axes de transport en commun d'Ottawa;*
- 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 collaborateurs :



Les experts en transport :



Étude
complémentaire
pour la réalisation
d'un système de
transport collectif
structurant entre
l'ouest de Gatineau
et les centres-villes
de Gatineau et
d'Ottawa

Retour sur l'étude des besoins

Besoin : situation projetée par rapport à 2014 - croissance

Population



Gatineau
+ 18 % en 2031
+ 26 % en 2051

Secteur Ouest
+ 30 % en 2031
+ 33 % en 2051

Emplois



Gatineau
+ 22 % en 2031

Secteur Ouest
+ 28 % en 2031

Ottawa
+ 29 % en 2031

Pôles importants
à se développer :

- Univ. Ottawa
- Pré Tunney
- Centres-villes

Projets immobiliers



Gatineau

- densification souhaitée du centre-ville
- Projet Zibi

Ottawa

- densification souhaitée du centre-ville
- Plaines Lebreton

Déplacements



Auto-solo :
+ 17 à 31 %

Transport collectif :

+ 20 à 40 %
(augmentation générale)

Demande en infrastructures



Le réseau routier est déjà à pleine capacité depuis 2014

Obstacles naturels :

- Parc de la Gatineau
- Rivière des Outaouais

Étapes de l'étude

1. Besoins et contraintes

Situation actuelle et projetée

Justification du besoin

Étude du milieu existant (contraintes)

Besoin d'intervention

2. Identification des solutions

Composantes des solutions

Liste longue

Liste courte

3. Détail des solutions et évaluation des impacts et performances

Détail des solutions envisagées

Analyse des performances

Respect des contraintes

Évaluation

Consultation publique

3B. Détail des options à Ottawa

Options de tracé

Options d'insertion

Options de rabattement

Analyse impacts

Liste courte des scénarios complets

4. Solution recommandée

Analyses comparatives

Raffinement solution recommandée

Rapport final

Étape en cours

Résultat des analyses comparatives

Rappel des scénarios encore à l'étude

Tout tram
T1



Hybride
H1



Hybride
H2

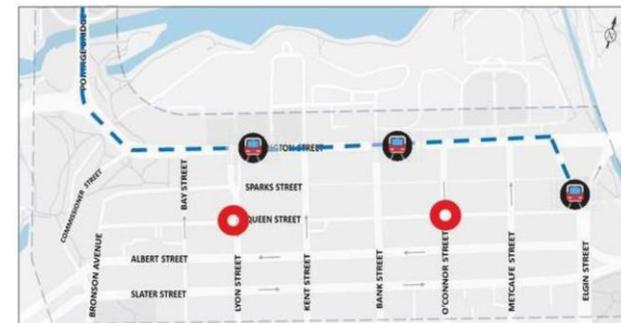


Côté québécois

Côté ottavien



Tunnel
sous
Sparks



À niveau
sur la rue
Wellington
*Avec et sans
circulation*

Analyses comparatives – Constats et faits saillants

- **Globalement, tous les scénarios amènent un avantage significatif par rapport au statu quo :**
 - Augmentation de l'achalandage en transport en commun
 - Réduction du nombre de véhicules en circulation
 - Réduction des émissions de GES et polluants atmosphériques
 - Intégration des réseaux de transports collectifs structurants de Gatineau et d'Ottawa
 - Fiabilité du système de transport collectif
 - Accessibilité et confort pour les usagers
 - Aménagement et développement du territoire (ZATC)
 - Modes actifs et bénéfiques en santé
 - Accessibilité aux emplois et employés
 - Équité sociale

Analyses comparatives – Constats et faits saillants

- **Le scénario tout tramway (T1) se démarque des autres scénarios et ressort comme étant le plus performant :**
 - Il permet de diminuer le nombre d'autobus en circulation dans les centres-villes
 - Il assure une capacité résiduelle pour une éventuelle croissance future de l'achalandage
 - Il préserve davantage les milieux naturels puisqu'il ne traverse pas le parc de la Gatineau au niveau du boulevard des Allumettières.
- **Du côté d'Ottawa, l'option tunnel sous Sparks est la plus performante mais l'option en surface sur Wellington (avec et sans circulation) demeure une option valable.**

Conclusion des analyses

- L'analyse comparative des différents scénarios à l'étude conclut que la solution optimale de transport collectif structurant pour relier l'ouest de Gatineau aux centres-villes de Gatineau et d'Ottawa est **le scénario tout tramway, avec un tunnel sous la rue Sparks au centre-ville d'Ottawa**. Ce scénario est celui qui répond le mieux aux besoins identifiés et détaillés dans l'étude complémentaire.
- Advenant que l'option en tunnel ne soit pas réalisable (pour des raisons de coûts ou d'enjeux techniques), la solution optimale serait **le scénario tout tramway, avec une insertion en surface sur Wellington au centre-ville d'Ottawa**.
- Ces deux options seront détaillées plus amplement dans les phases subséquentes d'avant-projet

Rappel des coûts des scénarios globaux (M\$)

SCÉNARIO	Total (Études, Réalisation, Risques, Contingence, et Indexation)
T1 - Wellington	3032
T1 - Tunnel Sparks Min	3533
T1 - Tunnel Sparks Max	3900
H1 - Wellington	3302
H1 - Tunnel Sparks Min	3803
H1 - Tunnel Sparks Max	4170
H2A - Wellington	3205
H2A - Tunnel Sparks Min	3705
H2A - Tunnel Sparks Max	4072
H2B - Wellington	2741
H2B - Tunnel Sparks Min	3241
H2B - Tunnel Sparks Max	3609

- **Indexation des prix** considérée à 2026, à hauteur de *2,1%/an*

Segmentation des coûts / territoire (M\$)

SCÉNARIO	Gatineau	Portage et Ottawa	Total
T1 - Wellington	2447	585	3032
T1 - Tunnel Sparks Min	2447	1085	3533
T1 - Tunnel Sparks Max	2447	1452	3900
H1 - Wellington	2718	585	3302
H1 - Tunnel Sparks Min	2718	1085	3803
H1 - Tunnel Sparks Max	2718	1452	4170
H2A - Wellington	2620	585	3205
H2A - Tunnel Sparks Min	2620	1085	3705
H2A - Tunnel Sparks Max	2620	1452	4072
H2B - Wellington	2157	585	2741
H2B - Tunnel Sparks Min	2157	1085	3241
H2B - Tunnel Sparks Max	2157	1452	3609

Tracé sur la rive québécoise: le choix des variantes

Variante : Eardley vs Allumettières/Wilfrid-Lavigne



Chemin Eardley / rue Principale

Avantages

- Temps de parcours plus courts car peu de stations et d'intersections.
- Facilite l'accès à plus de commerces sur la rue Principale.
- Favorise la desserte le long du chemin Eardley : les résidents peuvent plus facilement accéder aux stations à pied.

Défis

- Davantage d'acquisitions partielles et totales sont nécessaires
- Suppression de certains espaces de stationnement.

Boulevard des Allumettières / Wilfrid-Lavigne

Avantages

- Beaucoup moins d'acquisitions partielles sont nécessaires. Aucune totale
- Favorise la desserte le long de ces boulevards : les résidents peuvent plus facilement accéder aux stations à pied.

Défi

- Tracé plus long donc augmentation des temps de parcours.
- Réduction possible du nombre de voies de circulation.

Variante: Eardley vs Allumettières/Wilfrid-Lavigne



Consultations publiques de 2019 :

- **48% des répondants** privilégient les **boulevards Allumettières/Wilfrid-Lavigne**

Principales raisons:

- Moins d'impacts (70%)
- Plus d'espace (56%)
- Meilleure couverture (41%)

- 16% préfèrent chemin Eardley / rue Principale

Principales raisons:

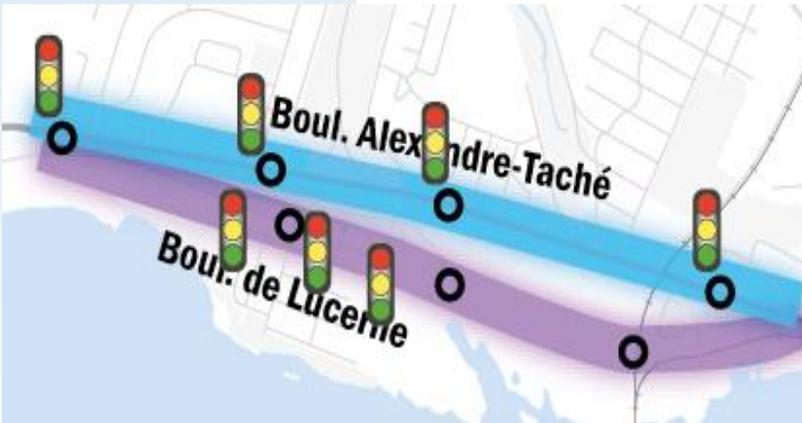
- Meilleure desserte (68%)
- Développement des quartiers (42%)
- Plus rapide (40%)

Recommandation :

- **Allumettières / Wilfrid-Lavigne**

Variante Lucerne vs Aylmer/A.-Taché

18



Boulevard Alexandre-Taché en avant de l'UQO

Avantages

- Les stations sont plus proches des résidents situés au nord du boulevard Alexandre-Taché qu'en passant en arrière de l'UQO.
- Représente une occasion de réaménager le boulevard.

Défis

- Davantage d'acquisitions sont nécessaires, l'espace disponible étant insuffisant pour l'axe structurant
- L'espace en avant du cimetière est étroit.

En arrière de l'UQO

Dans cette option, le boulevard de Lucerne entre la rue Belleau et la rue Saint-Dominique pourrait être mis en sens unique.

Avantages

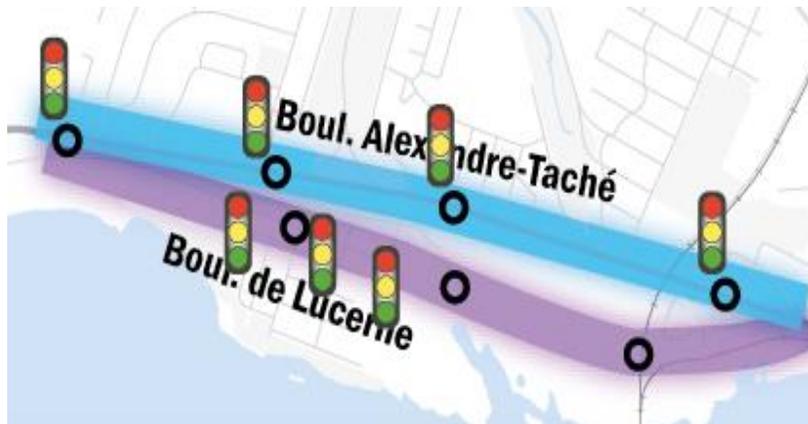
- Aucune acquisition totale de résidences.
- Possible de réaménager la rue en avant de l'école Jean-de-Brébeuf, sans expropriation du terrain de l'école.
- L'entrée principale de l'UQO est située sur cet axe.
- Permet de réaménager le boulevard Alexandre-Taché en réutilisant l'espace actuellement occupé par les voies réservées pour élargir les trottoirs et/ou ajouter de la végétation.

Défis

- L'accès aux stations est un peu plus long pour certains usagers.
- Certaines stations sont situées dans des zones moins urbanisées et moins passantes (par exemple : en arrière de la rue Millar, proche du pont Prince-de-Galles).

Variante : Lucerne vs Aylmer/A.-Taché

Consultations publiques de 2019;



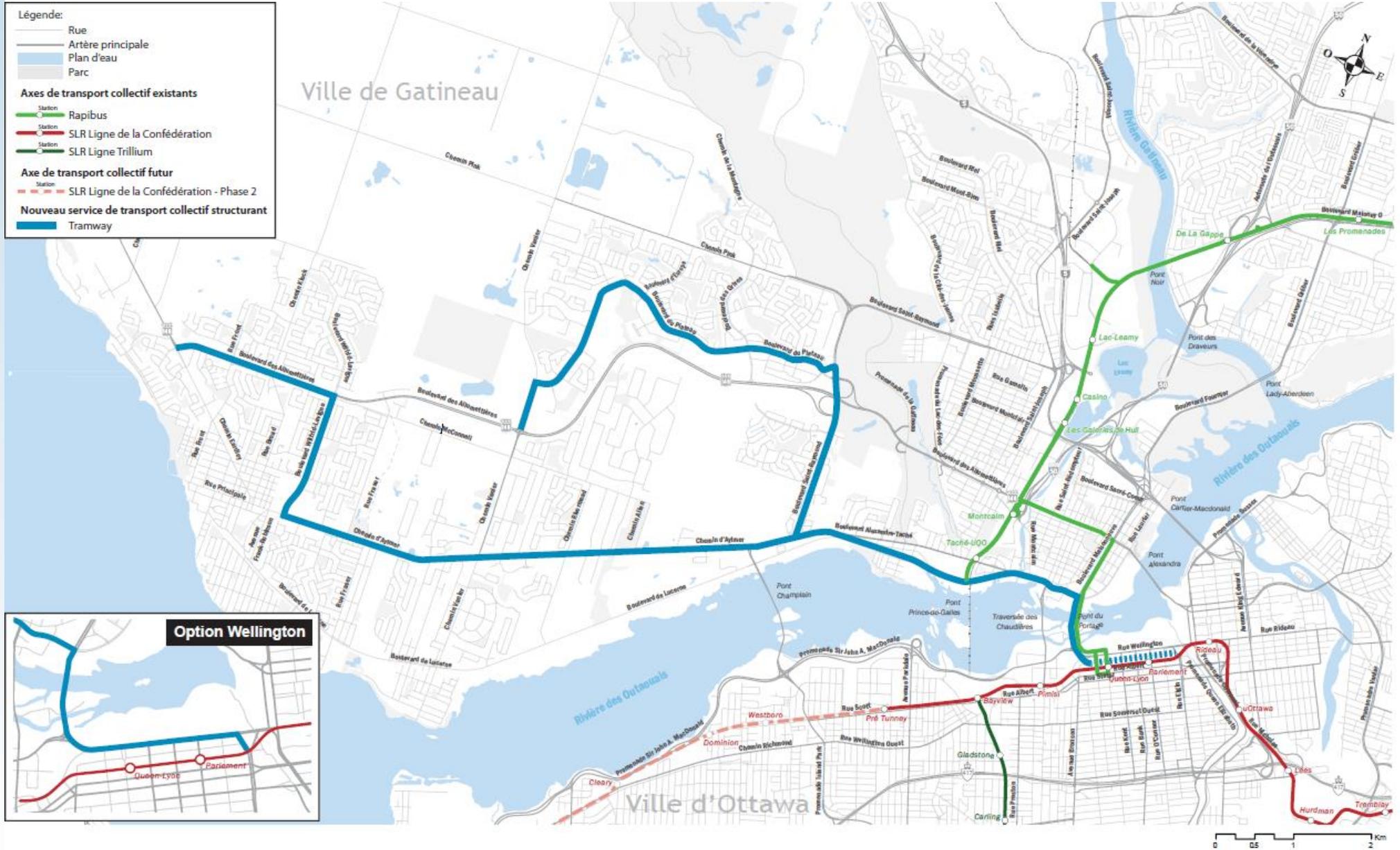
- **53% des répondants** privilégient **un passage derrière l'UQO**;
 - 32% derrière l'UQO jusqu'au boul. Saint Joseph
 - Principales raisons:*
 - Moins d'impacts (56%)
 - Plus d'espace (55%)
 - Espace pour les autos sur l'autre axe (49%)
 - 31% derrière l'UQO et la rue Millar jusqu'à la rue Hanson
 - Principales raisons:*
 - Espace pour les autos sur l'autre axe (61%)
 - Plus d'espace (59%)
 - Moins d'impacts (55%)
- 24% préfèrent Alexandre Taché
 - Principales raisons:*
 - Meilleure desserte (66%)
 - Accès à pied ou à vélo (55%)
 - Meilleur accès à l'UQO (42%)

Recommandation;

- **Boulevard de Lucerne, derrière l'UQO et la rue Millar**

Étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif structurant entre l'ouest de Gatineau et les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa

Tracé optimal du scénario tout tramway



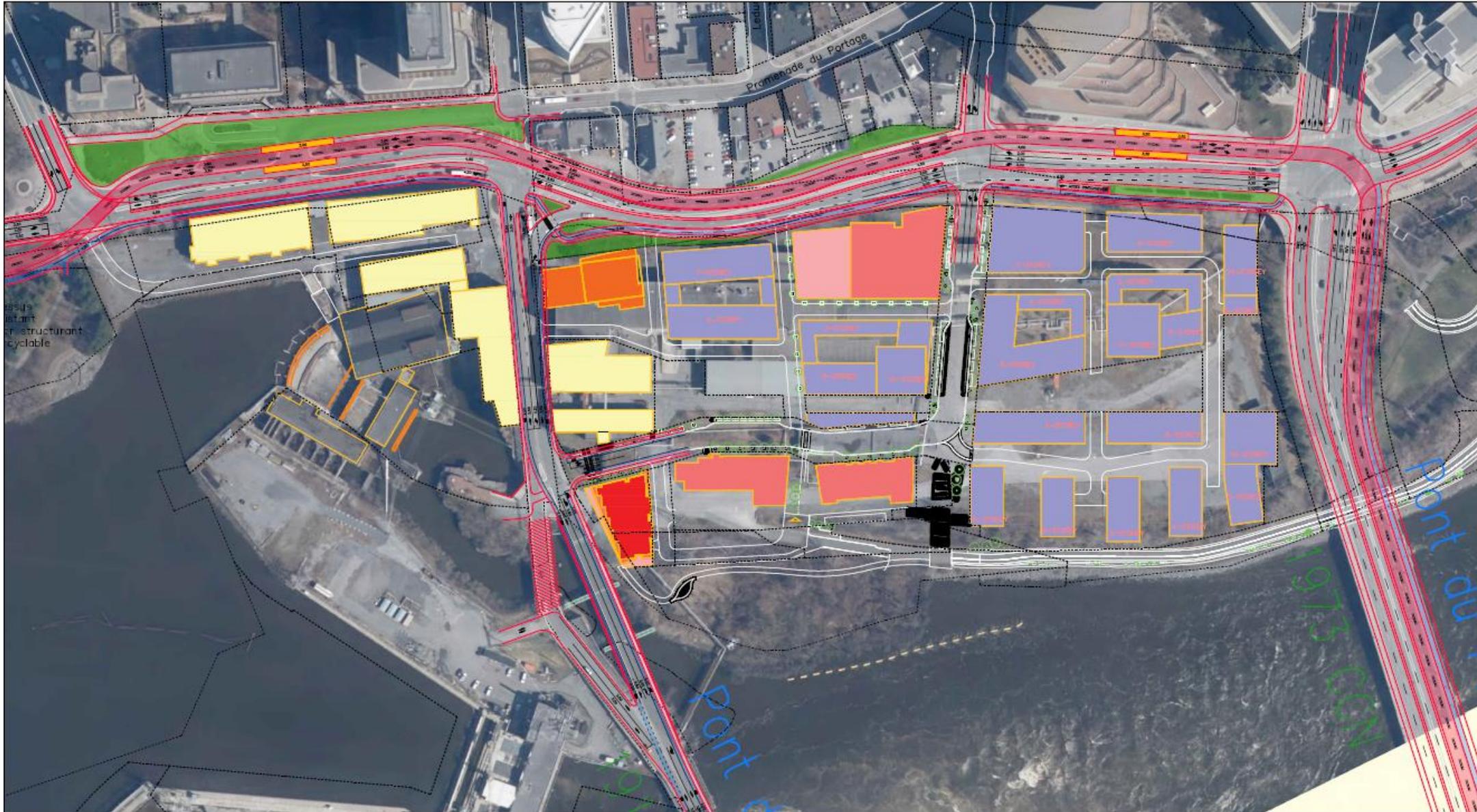
Étude
complémentaire
pour la réalisation
d'un système de
transport collectif
structurant entre
l'ouest de Gatineau
et les centres-villes
de Gatineau et
d'Ottawa

Aménagement au centre- ville de Gatineau

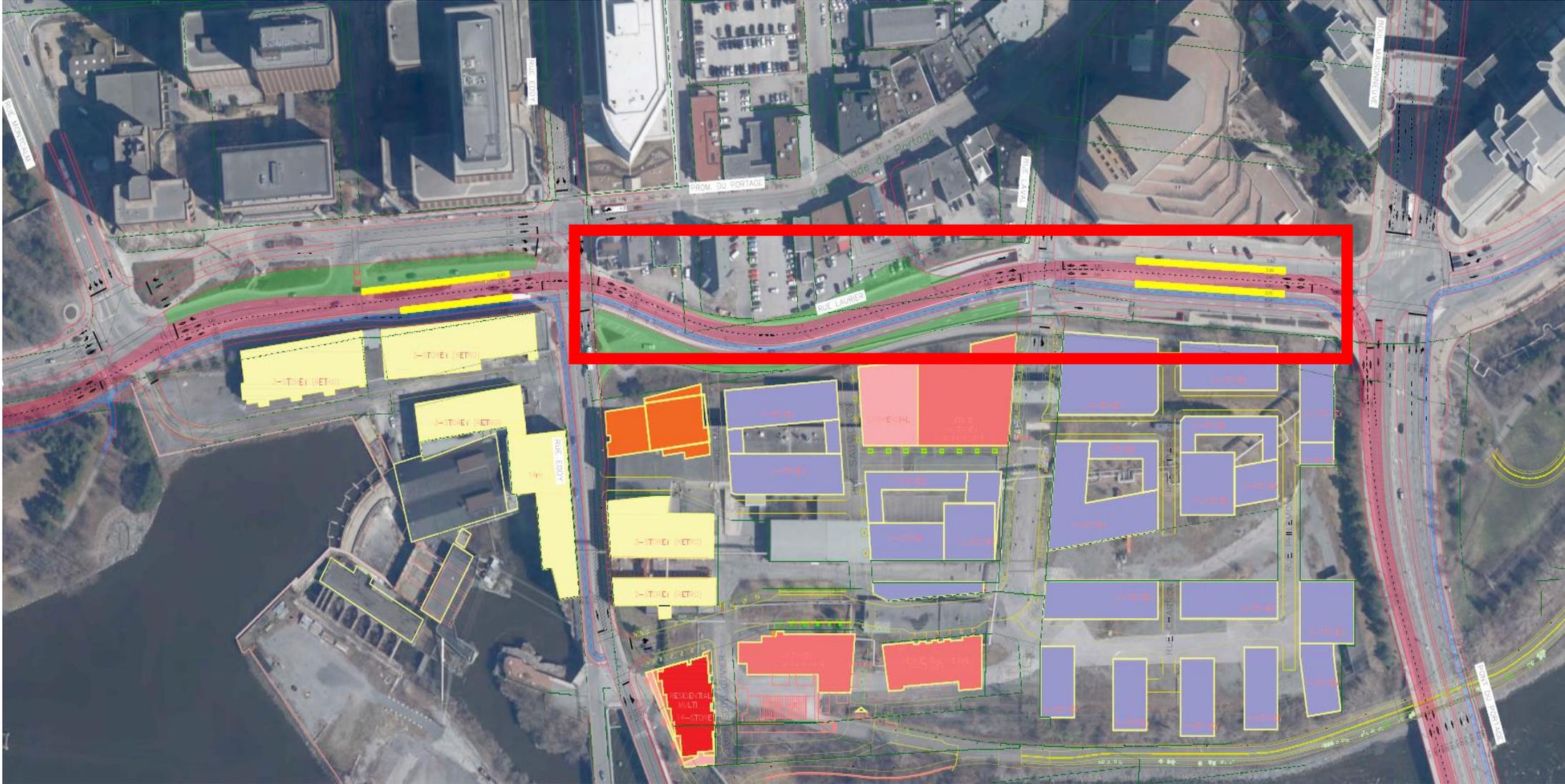
Aménagement sur la rue Laurier (scénarios à l'étude)

- Conserver une voie de circulation par direction sur la rue Laurier
- Couper la circulation sur Laurier entre les ponts Chaudières et Portage
- Couper la circulation sur Laurier uniquement entre les rues Eddy et Laval pour conserver la circulation locale vers Zibi.

Rue Laurier - Avec circulation

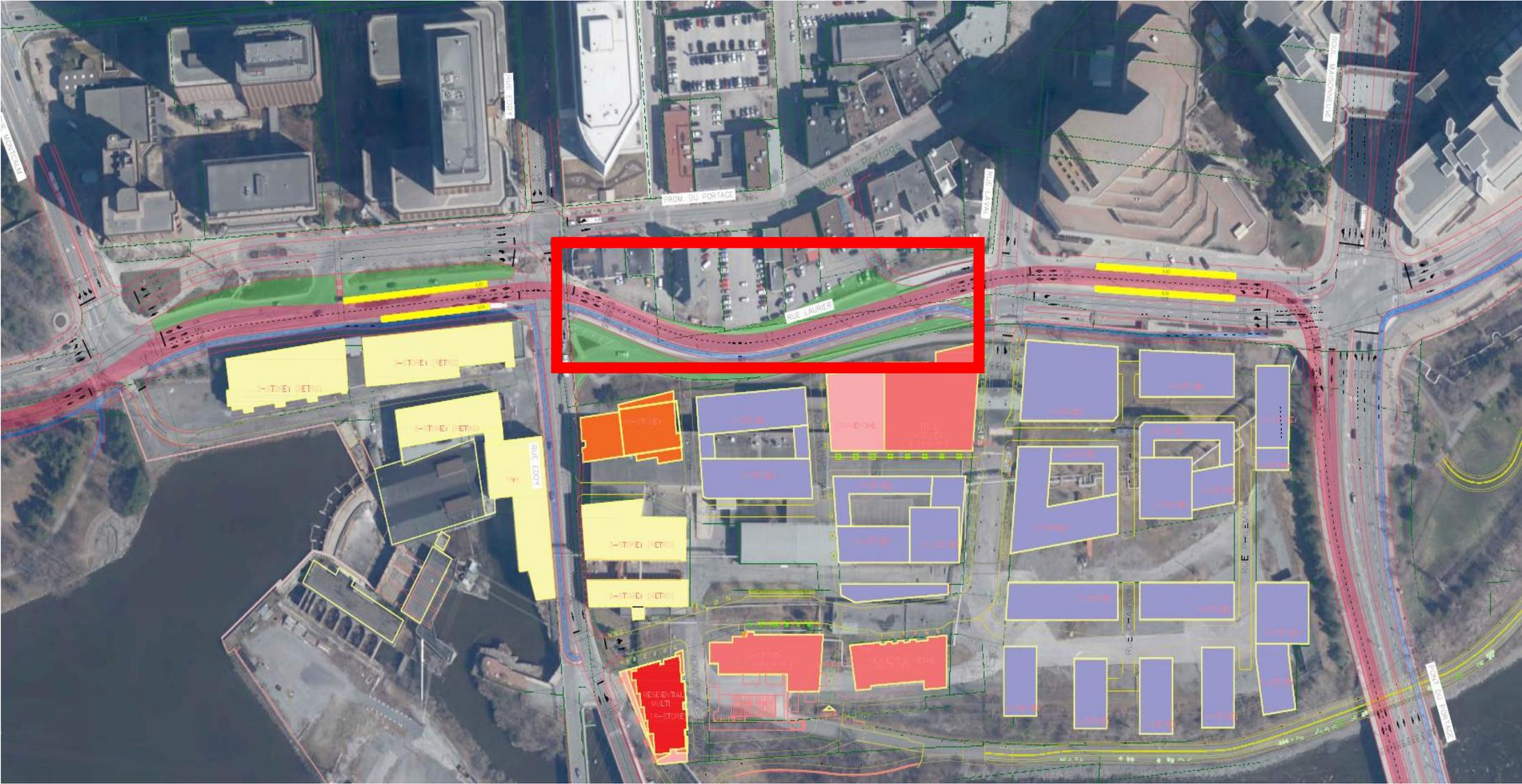


Rue Laurier – Fermeture de la circulation entre les ponts Chaudière et Portage



Rue Laurier – Fermeture de la circulation entre les rues Eddy et Laval

Étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif structurant entre l'ouest de Gatineau et les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa



Bénéfices de l'ajout d'un tramway au centre-ville

- Réduire considérablement le nombre d'autobus qui se rendent actuellement au centre-ville de Gatineau.
- Diminuer le nombre de véhicules en circulation.
- Permettre un meilleur aménagement du territoire, en créant un milieu de vie favorisant l'intégration des modes de transports actifs.

Constats

- Insertion du tramway **avec circulation** automobile sur Laurier **n'est pas viable**.
- Aménagement du tramway sans circulation sur Laurier, entre les rues Eddy et Laval ou entre la rue Eddy et le Pont du Portage, sont viables.
- Des analyses plus poussées seront réalisées aux étapes subséquentes afin prendre une décision éclairée quant à l'option d'insertion privilégiée.

Étude
complémentaire
pour la réalisation
d'un système de
transport collectif
structurant entre
l'ouest de Gatineau
et les centres-villes
de Gatineau et
d'Ottawa

Potentiel d'aménagement – rue Laurier sans circulation

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



Portage (avant)



Portage - Après



Étude
complémentaire
pour la réalisation
d'un système de
transport collectif
structurant entre
l'ouest de Gatineau
et les centres-villes
de Gatineau et
d'Ottawa

Portage après

31



Étude
complémentaire
pour la réalisation
d'un système de
transport collectif
structurant entre
l'ouest de Gatineau
et les centres-villes
de Gatineau et
d'Ottawa

32

Perspectives de développement

Le Plateau

Étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif structurant entre l'ouest de Gatineau et les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa



Rue Elgin (avant)



Rue Elgin (après)

35



Wellington (avant)



Wellington (après)

Étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif structurant entre l'ouest de Gatineau et les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa



Wellington (après)

Étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif structurant entre l'ouest de Gatineau et les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa



Étude
complémentaire
pour la réalisation
d'un système de
transport collectif
structurant entre
l'ouest de Gatineau
et les centres-villes
de Gatineau et
d'Ottawa

Merci!