

## Vision recommandée pour le réseau de transport en commun rapide au centre-ville

Avril 2008

### Aperçu de la présentation

- Contexte
- Solutions pour le réseau de transport
- Évaluation des solutions
- Réseau recommandé
- Mise en place du réseau





## Notre vision

- **Rapide**
- **Fiable**
- **Pratique**
- **Confortable**
- **Souple**
- **Abordable**



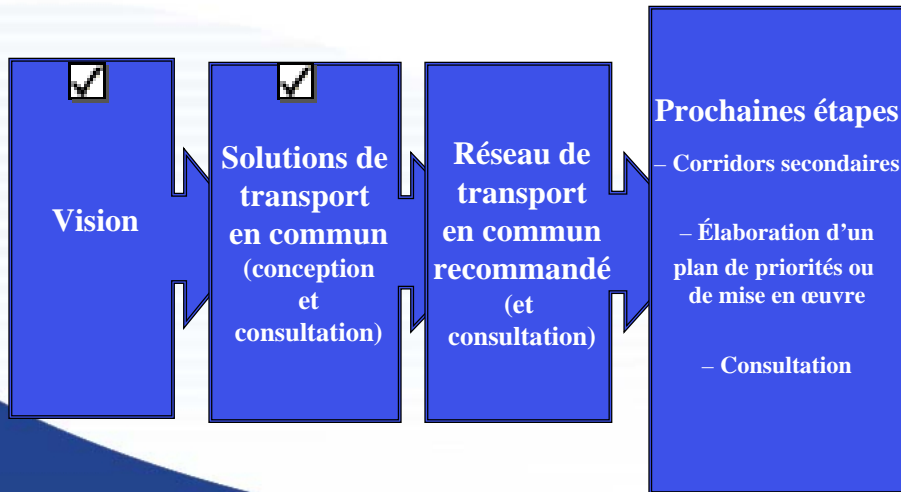
3



## Contexte



## Planification du transport en commun en perspective



5

## Notre objectif

**Construire un système de transport en commun rapide, fiable, confortable et abordable pour desservir les gens et relier les emplacements maintenant et pour les générations à venir**



6

## Principes directeurs

- Développer un réseau à partir du centre-ville
- Mettre à contribution de façon significative le public et les principaux groupes d'intérêt
- S'engager à prendre des décisions progressivement

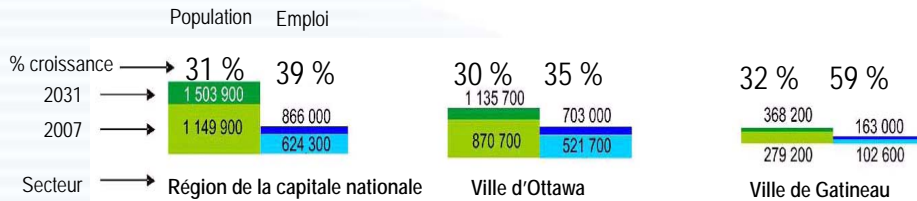


## Principales sources

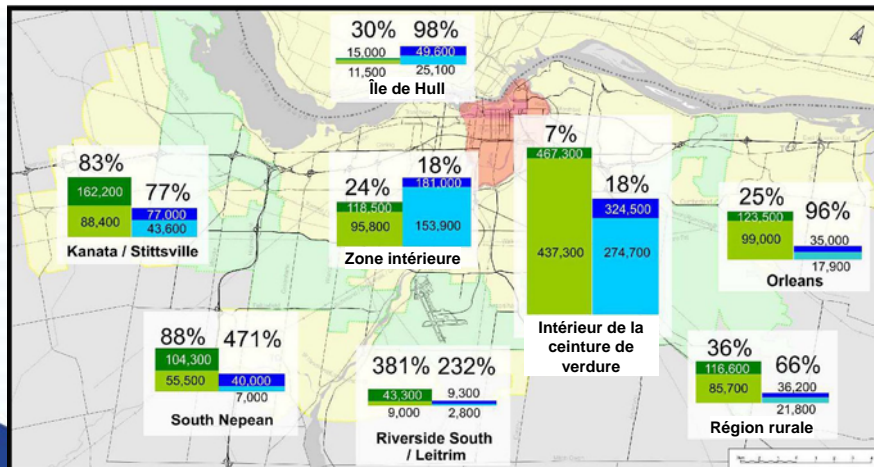
- Prévisions liées à la croissance
- Enquête origine-destination 2005
- Enquête sur les véhicules commerciaux 2006
- Modèle amélioré de la demande de transport 2007

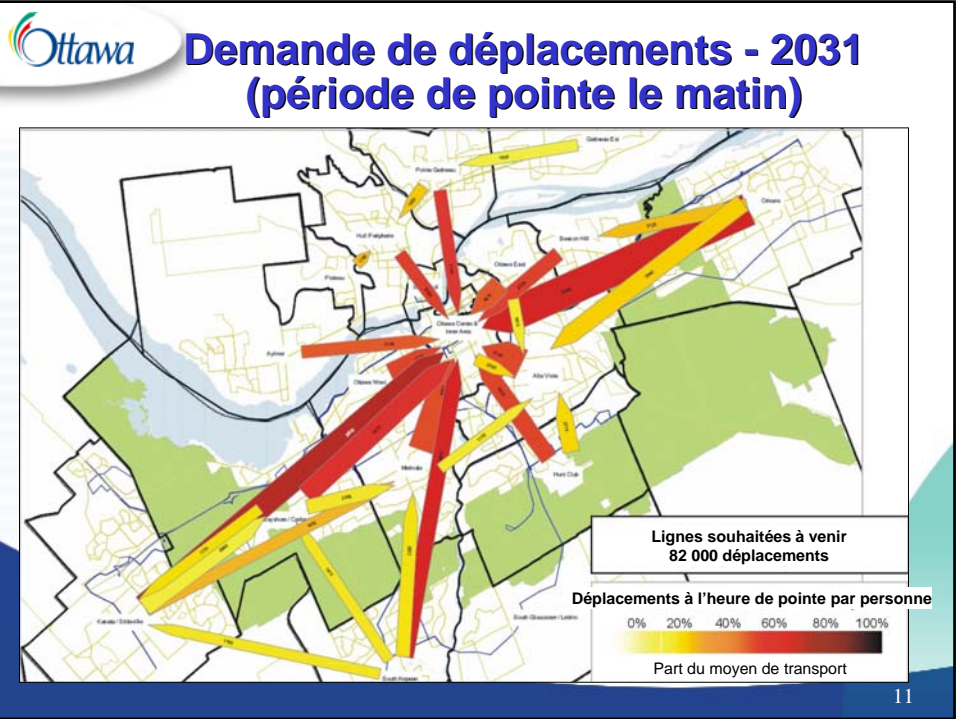


## Projections sur la croissance



## Projections sur la croissance (en fonction de la région)





**Ottawa**

**Solutions de transport en commun**

## Possibilités de service examinées

- **Transport de surface seulement**
- **Impossible pendant la période de planification pour les raisons suivantes :**
  - grand nombre de véhicules requis
  - problèmes liés au renforcement des capacités
  - conflit entre les trains et les points d'accès



13

## Possibilités de service examinées

- **Transport élevé à plusieurs niveaux**
- **Impossible pour les raisons suivantes :**
  - étroitesse des rues
  - obstruction visuelle
  - accès aux stations
  - inquiétudes provoquées par les vibrations

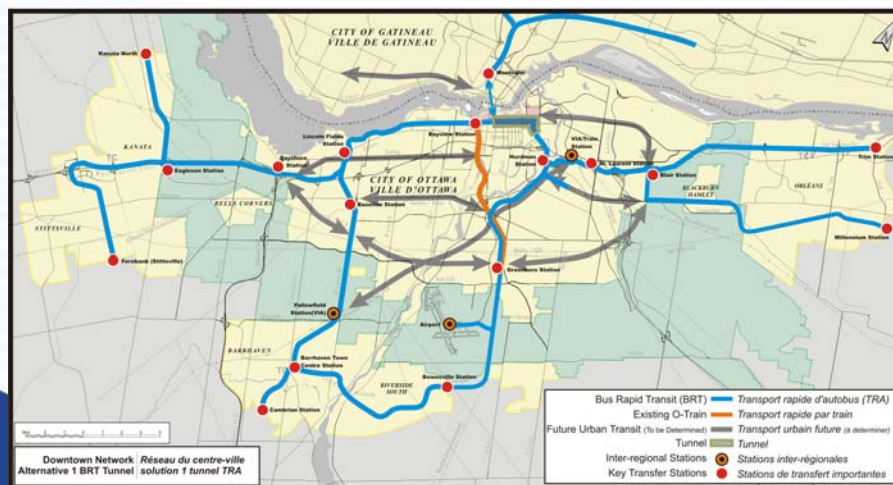


14

## Solution du tunnel

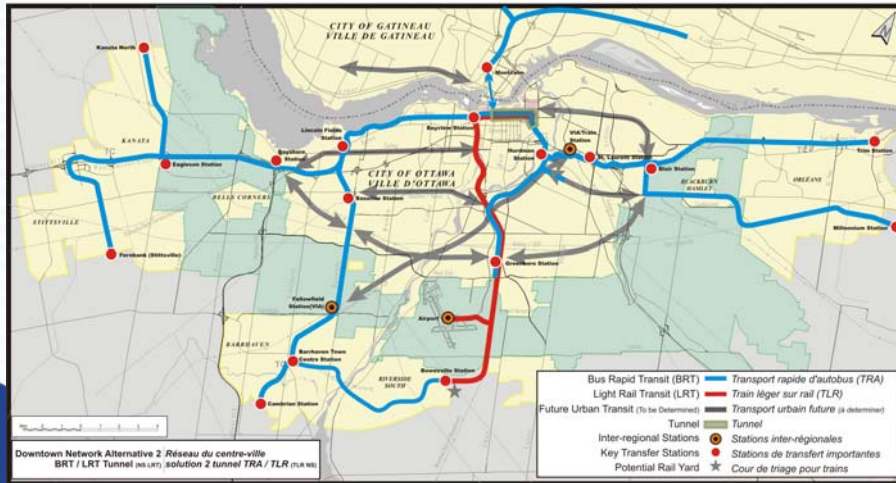
- **Tunnel**
  - Assure un service fiable (remédie aux embouteillages au centre-ville)
  - Va dans le sens de l'objectif lié au transport de 30 %
  - Catalyseur du développement
  - Améliore l'environnement en surface
  
- **Les quatre solutions ont été dévoilées le 3 mars**

## Solution 1 : tunnel pour autobus (et O-Train)

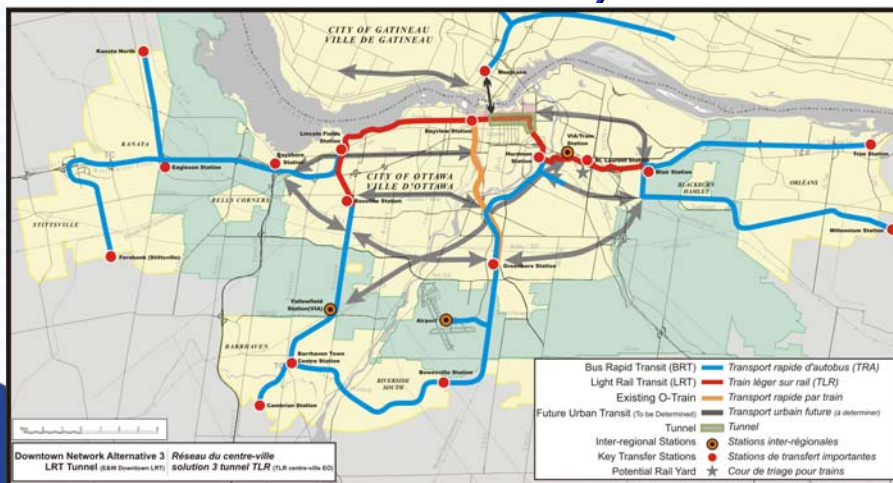




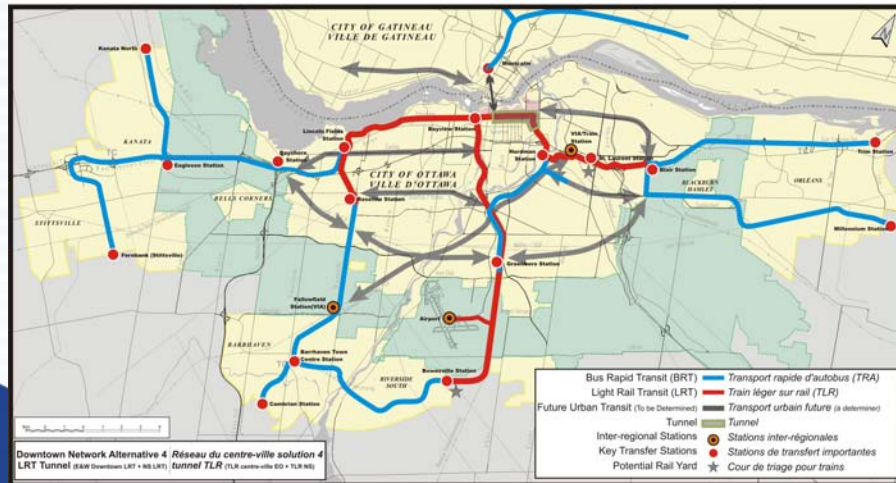
## Solution 2 : tunnel pour train léger sur rail (TLR nord-sud)



## Solution 3 : tunnel pour train léger sur rail (TLR est-ouest (Baseline-Blair), O-Train)



## Solution 4 : tunnel pour train léger sur rail (TLR est-ouest, nord-sud)



## Intégration à la STO

- Continuer de desservir les rues du centre-ville d'Ottawa
- Tunnel au centre-ville pour les véhicules de la STO
- Correspondance à une station à Ottawa
- Correspondance à une station à Gatineau
- Discussions en cours sur l'intégration

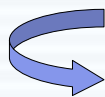




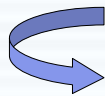
# Évaluation des solutions

## Approche pour l'évaluation

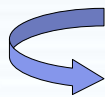
- On a évalué les solutions de transport :



**Mérites techniques**



**Groupe d'examen par les pairs**



**Consultation publique**

## Évaluation technique

- Achalandage et fiabilité
- Environnement et aspects sociaux
- Dépenses en immobilisations et frais d'exploitation

## Achalandage et fiabilité

	Solution 1 Autobus	Solution 2 Autobus avec TLR nord- sud	Solution 3 TLR est-ouest	Solution 4 TLR est- ouest, nord- sud
<b>Achalandage</b>	Base	2 % de plus	7 % de plus	8 % de plus
<b>Demande d'ici 2031</b>	Peut répondre aux besoins (capacité théorique)	Peut répondre aux besoins (près de la capacité théorique)	Peut répondre aux besoins	Peut répondre aux besoins
<b>Demande au-delà de 2031</b>	Ne peut pas répondre aux besoins	Peut répondre aux besoins (place minimum)	Peut répondre aux besoins	Peut répondre aux besoins
<b>Problèmes de fiabilité</b>	Fiabilité réduite	Fiabilité réduite	Fonctionne bien	Fonctionne bien

## Environnement et aspects sociaux

	Solution 1 Autobus	Solution 2 Autobus avec TLR nord-sud	Solution 3 TLR est-ouest	Solution 4 TLR est-ouest, nord-sud
Qualité de l'air	Concentration la plus forte d'émissions	La 2 <sup>e</sup> en importance	La 2 <sup>e</sup> moins forte	Concentration la plus faible d'émissions
Utilisation de sel	La première	La deuxième	La troisième	La quatrième
Bruit et vibrations	La première	La deuxième	La troisième	La quatrième
Valeur des propriétés et aménagements axés sur le transport en commun	La quatrième	La troisième	La deuxième	La première
Image de la capitale	La quatrième	La troisième	La deuxième	La première

25

## Coût (milliards de dollars)

	Solution 1 Autobus	Solution 2 Autobus avec TLR nord-sud	Solution 3 TLR est-ouest	Solution 4 TLR est-ouest, nord-sud
Dépenses en immobilisations	3 552 \$	4 198 \$	3 572 \$	4 022 \$
Frais d'exploitation par année	485 \$	472 \$	453 \$	434 \$

26

## Ventilation des dépenses en immobilisations (milliards de dollars)

	Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 4
	TRA (O-Train)	TRA-TLR (nord-sud)	TLR (O-Train, est-ouest)	TLR (est-ouest, nord-sud)
Baseline à Blair (tunnel compris)	0,85	1,12	1,00	1,00
Nord-Sud (Bayview à Bowesville)	0,10	0,44	0,10	0,44
Autre Transitway (est, sud, ouest)	0,90	0,90	0,90	0,90
Installations d'entretien	0,30	0,34	0,22	0,32
<b>Sous-total (infrastructure)</b>	<b>2,15</b>	<b>2,80</b>	<b>2,20</b>	<b>2,66</b>
Véhicules	1,40	1,40	1,35	1,37
<b>Total</b>	<b>3,55</b>	<b>4,20</b>	<b>3,57</b>	<b>4,02</b>

### Remarques :

Les estimations sont exprimées en dollars de 2008.

Les estimations des coûts sont subordonnées à une vérification au moyen d'études d'EE.

Les estimations ne comprennent pas les coûts pour les solutions de Gatineau.

Les coûts des véhicules sont estimés sur plus de 30 ans.

27

## Évaluation technique

- **La solution 4 offre les avantages les plus intéressants et le plus de valeur pour la Ville :**
  - **Frais d'exploitation annuels les plus bas**
  - **Concentration d'émissions les plus faibles**
  - **Probabilités les plus fortes d'achalandage accru**
  - **Capacité de croissance au-delà de 2031**
  - **Connexions les plus directes entre les principales destinations**
  - **La meilleure image globale de la Ville comme capitale mondiale**

28

## Examen par les pairs

- **Professionnels respectés avec des dizaines d'années d'expérience dans les domaines du transport en commun et d'aménagement urbain**
  - Paul Bedford (Paul Bedford & Associates, Toronto, Ontario)
  - Russell Chisholm (Transportation Management and Design, Inc., San Diego, California)
  - Alan Danaher (Kittelson & Associates, Orlando, Florida)
  - Alan Jones (Steer Davies Gleave, London, UK)
  - Glen Leicester (Shirocca Consulting, Vancouver, BC)
- **Complété un examen technique de la vision pour le transport en commun rapide proposée**

## Consultations du public et des organismes

- **Objectif : obtenir des commentaires sur les solutions de transport en commun**
- **Date de la tenue des consultations : 3 au 31 mars**
- **Personnes entendues :**
  - Réunions publiques (près de 400)
  - Sondages auprès des piétons (près de 500)
  - 1 200 présentations écrites en tout
  - Près de 10 500 appels de fichiers dans la section sur le transport en commun du site [ottawa.ca](http://ottawa.ca)

## Tendances liées aux consultations

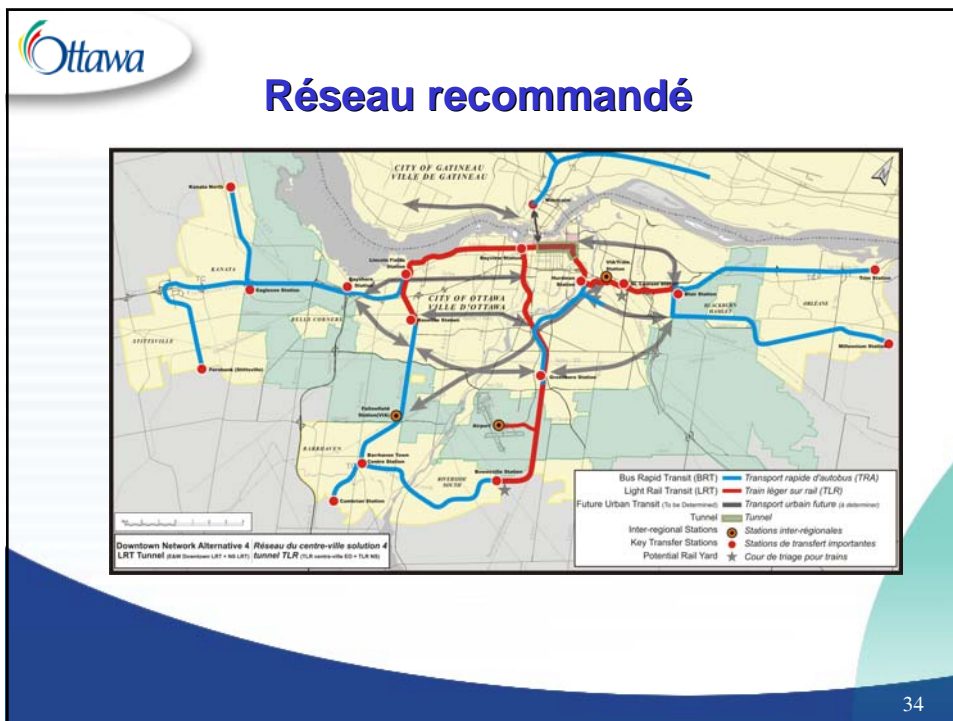
- **Soutien pour la construction d'un tunnel au centre-ville**
- **La majorité en faveur de la solution 4**
- **Un certain soutien pour la solution 3**
- **Pratiquement aucun soutien pour les solutions 1 et 2**
- **Préférence pour le TLR qui traverserait la Ville**
- **Investissements prudents à long terme**

## Consultations : secteurs d'intérêt

- Prolongement du service de TLR
- Utilisation du corridor de train
- Intégration entre les provinces
- Aménagement urbain
- Installations dans les stations
- Incidence sur l'environnement
- Incidences sociales, sur la mobilité et l'accessibilité
- Conséquences économiques et financières
- Choix technologique
- Travaux de construction préliminaires



# Réseau recommandé



## Soutien de la population

*« La Coalition du centre-ville soutient fermement la vision de la Ville pour l'avenir du transport au centre-ville. Le fait de reconnaître que la planification doit commencer par le centre-ville et les travaux doivent débiter au centre-ville pour se poursuivre vers l'extérieur est une étape très importante du processus. »*

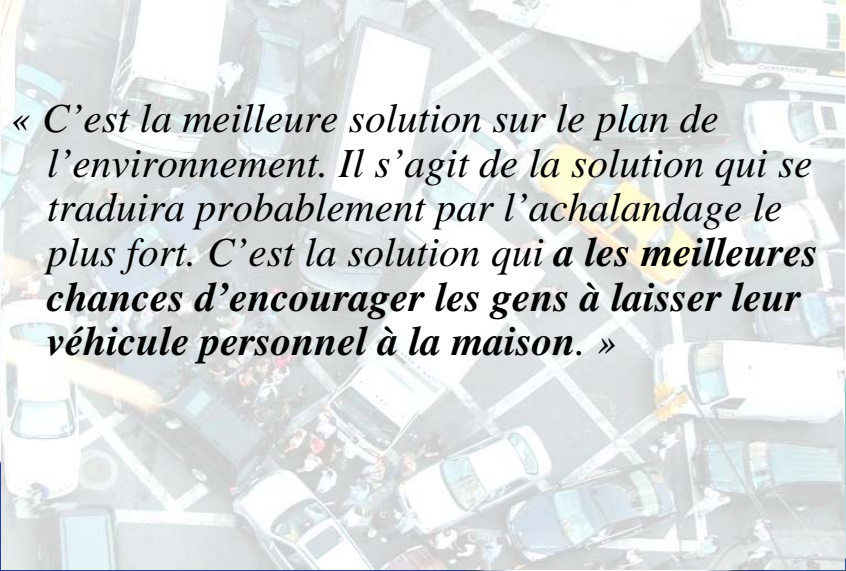
35

## Soutien de la population

*« C'est logique de construire les meilleures installations maintenant. C'est toujours bien d'avoir l'infrastructure en place pour les prolongements à venir. La conception prévoit également le plus grand nombre de « solutions » pour l'utilisation d'« ajouts ». »*

36

## Soutien de la population



*« C'est la meilleure solution sur le plan de l'environnement. Il s'agit de la solution qui se traduira probablement par l'achalandage le plus fort. C'est la solution qui a les meilleures chances d'encourager les gens à laisser leur véhicule personnel à la maison. »*

37

## Soutien de la population

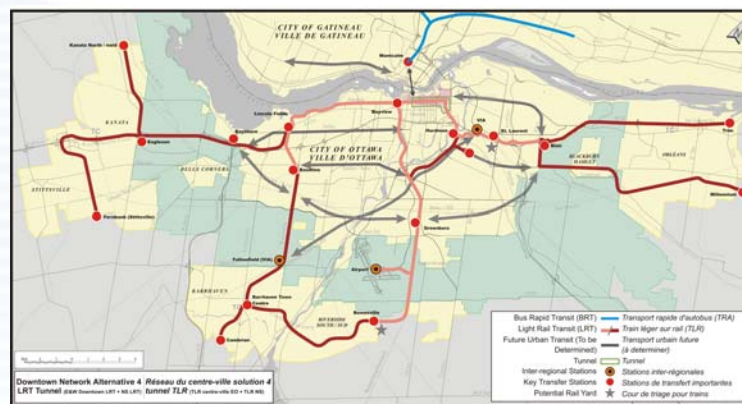
*« C'est rapide, pratique et avant-gardiste. Cette solution offre également des possibilités de développement logique le long de ses corridors, et c'est un argument valable pour la protection et la préservation des terres du patrimoine naturel de la Ville. »*

38

## Solutions provisoires possibles



## Scénario possible future





## Construction du réseau

### Quand?

- **Le moment où le système sera construit ou prolongé dépendra des facteurs suivants :**
  - croissance réelle de la population
  - fonds dont on disposera
  - stratégies originales de financement
- **On étudiera des solutions provisoires**

## Critères pour la construction progressive recommandée

- Achalandage
- État des travaux d'aménagement
- Facilité de mise en œuvre
- Classement logique
- Possibilité de mettre en œuvre des solutions provisoires ou des solutions progressives
- Abordabilité

## Calendrier

Date	Activité
3 mars	Diffusion des solutions de transport en commun rapide au centre-ville
3 au 31 mars	Consultations des organismes et du public sur les solutions
16 avril	Présentation de la solution recommandée de transport en commun rapide au centre-ville au Comité conjoint du transport en commun et du transport et commentaires découlant de l'examen par les pairs
16 avril au 7 mai	Consultation des organismes et du public sur la solution de choix
21 mai	Examen de la solution recommandée par le Comité conjoint du transport en commun et du transport et rétroaction du public
28 mai	Décision sur la solution recommandée
Mai à octobre	Plan progressif, corridors secondaires, coûts, politiques, routes
Septembre à octobre	Consultation des organismes et du public
Novembre	Présentation de l'ébauche du PDT (et de Plan officiel)
Mars 2009	Approbation de la version finale du PDT (et du Plan officiel) pour le Conseil



## Transport en commun à Ottawa...

- Rapide
- Fiable
- Pratique
- Confortable
- Souple
- Abordable



45



[www.ottawa.ca/transportencommun](http://www.ottawa.ca/transportencommun)

[www.ottawa.ca/transit](http://www.ottawa.ca/transit)

City services **3-1-1**  
Services municipaux **3-1-1**  
TTY/ATS 613-580-2401

46