

## COMMUNIQUÉ

### Projet structurant dans l'ouest : L'étude confirme le besoin d'un tramway

**Gatineau, le 30 janvier 2020** – La Société de transport de l'Outaouais (STO) a procédé à une présentation aujourd'hui, sur l'état d'avancement de l'étude complémentaire du projet de système structurant dans l'ouest de la ville de Gatineau.

Rappelons que dans le cadre de cette étude menée par WSP, 5 scénarios ont été analysés de façon détaillée. Le premier scénario, opéré uniquement par des autobus comme à l'heure actuelle, est celui appelé scénario « de référence ». Ce dernier inclut des mesures préférentielles telles que des voies réservées ou des priorités aux feux de circulation à plusieurs endroits sur le réseau routier, mais il n'est pas à l'abri de la congestion routière. Quant aux 4 autres scénarios à l'étude, ils comprennent des mesures structurantes qui permettent de séparer les véhicules de transport collectif des autres véhicules sur deux principaux axes. Un de ces 4 scénarios est opéré exclusivement par des autobus (scénario « tout bus »), un est opéré uniquement par des tramways (scénario « tout tram ») et les deux autres sont des scénarios « hybrides », c'est-à-dire qu'ils sont opérés sur un axe par des tramways et sur l'autre, par des autobus.

#### 3 scénarios toujours dans la course

À la suite de l'analyse détaillée des 5 scénarios par WSP, ceux opérés uniquement par des autobus, « de référence » et « tout bus », ont été jugés non viables, car ils seraient incapables de répondre à la demande future. En effet, d'ici les 15 prochaines années, le nombre d'usagers du transport en commun qui devront franchir le pont du Portage en direction d'Ottawa en heure de pointe du matin passera de 3 500 à environ 7 500 passagers à l'heure. Pour répondre à cette augmentation, le nombre total d'autobus nécessaires saturerait la voie réservée, et ce, même en optant pour des autobus articulés ou bi-articulés. Par ailleurs, l'ajout d'autobus pour répondre à la croissance d'achalandage dans les années subséquentes ne ferait qu'empirer la situation et engorger davantage le réseau routier. Dans ce contexte, les scénarios « de référence » et « tout bus » n'ont donc pas été retenus pour la suite de l'étude.

Les 3 scénarios qui sont encore à l'étude possèdent donc tous une composante tramway, soit le scénario « tout tram » ainsi que les deux scénarios « hybrides ». Rappelons qu'un tramway offre près de 7 fois la capacité d'un autobus régulier permettant ainsi d'accueillir de nombreux clients dès la mise en service, mais aussi, de recevoir de nouveaux clients au cours des années futures.

« Gatineau fait partie de la région de la capitale nationale et notre économie est intimement liée à celle d'Ottawa, où 40 % des citoyens de Gatineau travaillent tous les jours. Le futur système structurant dans l'ouest doit non seulement répondre aux besoins de déplacements à long terme de notre clientèle, mais il doit aussi s'arrimer au réseau de transport en commun d'Ottawa dans une vision commune de transport interprovincial misant sur le développement durable de la région de la capitale nationale », a mentionné la présidente de la STO, Mme Myriam Nadeau.

### La suite de l'étude

L'étude complémentaire se poursuit donc avec la comparaison des 3 derniers scénarios afin d'en arriver à identifier le scénario techniquement recommandé. Un aspect primordial à analyser dans le cadre de cette étude est l'arrimage au réseau d'Ottawa. Afin de bien évaluer les options possibles ainsi que leurs implications, le conseil d'administration de la STO a accepté de devancer certaines analyses prévues à des étapes ultérieures du projet, et ce, à la demande de la Ville d'Ottawa, partenaire essentiel de cette démarche. WSP procédera donc à l'analyse détaillée des options d'insertion avec un niveau de précision comparable à ce que l'on retrouve habituellement à l'étape d'avant-projet. Les options préliminaires seront présentées au Comité des transports de la Ville d'Ottawa ce printemps, et une consultation publique se tiendra avant de formuler une recommandation finale.

« En plus de se situer au cœur de la capitale nationale, le projet structurant dans l'ouest vise à relier deux provinces, deux villes et deux systèmes de transport en commun. Ces éléments en font le projet de transport en commun structurant le plus complexe au Canada. C'est pourquoi il est essentiel de travailler avec des partenaires engagés pour le succès du projet, soit le ministère des Transports du Québec, la Commission de la capitale nationale, la Ville de Gatineau ainsi que la Ville d'Ottawa et OC Transpo », a rappelé Mme Nadeau.

Afin de pouvoir accélérer la cadence et débiter la réalisation des prochaines étapes prévues au projet dès cette année, le conseil d'administration de la STO a également autorisé l'utilisation d'un montant de 16 M\$ alloué par le ministère des Transports du Québec dans le cadre de ce projet. Cette somme permettra, entre autres, la création de postes au sein du Bureau de projet afin d'assurer la suite des activités et notamment, le démarrage du processus relatif aux analyses environnementales.

*L'étude complémentaire est rendue possible grâce au financement des gouvernements du Canada et du Québec dans la mise en œuvre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun.*

- 30 -

**Renseignements :** **Sophie St-Pierre**  
Directrice adjointe  
Service des communications, du marketing et des relations avec la clientèle  
819 770-7900, poste 6117  
[www.sto.ca](http://www.sto.ca)



L'avenir en commun

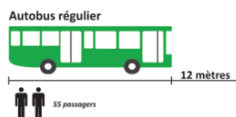
## FAITS SAILLANTS

- Objectifs de l'étude :
  - 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 de travail :
  - Commission de la capitale nationale;
  - Ministère des Transports du Québec;
  - Société de transport de l'Outaouais;
  - Ville de Gatineau;
  - Ville d'Ottawa;
  - OC Transpo.
- Les experts en transport :
  - WSP.
- Structure de l'étude complémentaire - Nous en sommes à la troisième étape d'un processus de quatre étapes :
  - Étape 1 – Besoins et contraintes : finalisée;
  - Étape 2 – Identification et élaboration de solutions : finalisée;
  - Étape 3 – Évaluation comparative des solutions : en cours;
  - Étape 4 – Raffinement de la solution retenue : à venir.

## Mise à jour

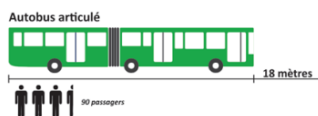
### ➤ Scénarios « de référence » et « tout bus » :

- L'étude confirme que les scénarios opérés avec des autobus, soit le scénario de « référence » et « tout bus », satureraient les voies réservées dont la capacité maximale est de 80 autobus / heure, et ce, même avec des bus articulés et bi-articulés;
- Ces scénarios ne permettent pas de déplacer le volume d'usagers prévus dans les 15 prochaines années, voici quelques chiffres clés :
  - Achalandage actuel d'environ 3 500 passagers du transport collectif/heure (heure de pointe matinale, en direction d'Ottawa);
  - Augmentation à environ 7 000 à 7 500 passagers/heure d'ici les 15 prochaines années;
  - Pour répondre à ce besoin, il faudrait :



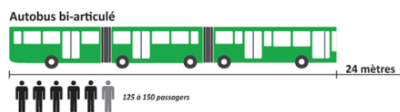
Environ 170 autobus réguliers / heure

ou



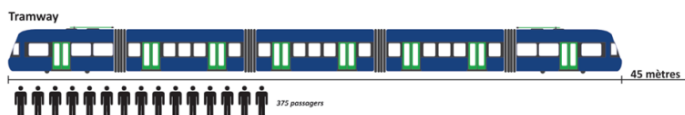
Environ 105 autobus articulés / heure

ou encore



Environ 75 autobus bi-articulés / heure

ou encore



Environ 25 tramways / heure

- Seuls les scénarios avec au moins une composante tramway restent donc à l'étude, soit le scénario « tout tram » ainsi que les deux scénarios « hybrides ».

### ➤ Analyses d'insertion à Ottawa :

- Afin de bien évaluer les options ainsi que les implications relatives à ces dernières, la STO a accepté de devancer certaines analyses prévues à des étapes ultérieures du projet;
- Ces analyses, qui étaient préconisées lors des phases ultérieures du projet, approfondiront, entre autres :
  - Les options d'insertion;
  - Le nombre de stations requises;
  - Les enjeux de sécurité;
  - Les impacts sur les déplacements en transport collectif;
  - La qualité des correspondances avec l'O-Train;
  - Les impacts sur la circulation automobile du centre-ville et aux intersections;
  - Les enjeux d'embarquement et débarquement aux quais.