

# Foire aux questions

Voici l'ensemble des questions du public posées à nos experts dans le cadre de la 1ère rencontre d'information publique de la série "UN TRAMWAY DANS MA VILLE"

## Pourquoi le tramway?

Mercredi 2 juin  
18 h 30 à 20 h



### Choix du mode et du tracé

#### Est-ce que la solution du mode et du tracé est finale et définitive?

Il s'agit de la solution optimale recommandée suite à l'analyse comparative des différents scénarios à l'étude. Le scénario tout tramway est celui qui répond le mieux aux besoins identifiés et détaillés dans l'étude complémentaire.

- L'insertion privilégiée au centre-ville d'Ottawa serait en tunnel, sous la rue Sparks.
- Advenant que l'option en tunnel ne soit pas réalisable (pour des raisons de coûts ou d'enjeux techniques), l'option d'insertion en surface sur Wellington serait privilégiée

Ces deux options seront détaillées plus amplement dans les phases subséquentes d'avant-projet.

#### N'est-il pas prématuré de qualifier comme optimal le trajet soumis et est-il vraiment optimal?

Le but de l'étude complémentaire était d'identifier un mode et un tracé optimaux à la suite de plusieurs analyses comparatives entre diverses options possibles. Le tout afin d'identifier la direction dans laquelle approfondir les analyses au cours des phases d'avant-projet.

#### Est-ce que le projet va continuer d'évoluer et d'être approfondi lors des prochaines étapes (avant-projet, conception détaillée, approbations des autorités et construction)?

Oui, le projet va continuer d'évoluer, puisque nous n'en sommes qu'au début. L'étude a permis d'identifier les grandes lignes du projet, soit le choix du tracé et du mode technologique. Elle a aussi permis d'identifier là où des analyses plus approfondies devront être effectuées dans la prochaine phase d'avant-projet.

**Pour le quartier du Plateau, quels sont les impacts de la mise en place des voies de service sur le réseau routier actuel (chemin Vanier, boulevard du Plateau, boulevard St-Raymond)?**

Les impacts sont mineurs sur le chemin Vanier et le boulevard du Plateau puisque ce tronçon est assez large pour permettre l'insertion du système structurant, soit le tramway au centre avec des voies de circulation, ainsi qu'un trottoir et une piste cyclable dans chaque direction. Seules quelques bandes supplémentaires sont requises près des commerces du boulevard du Plateau, là où on y retrouve actuellement de la verdure.

L'important changement consiste au retrait des carrefours giratoires du boulevard du Plateau afin d'y aménager des feux de circulation. Ceux-ci vont permettre aux automobilistes d'effectuer des virages à gauche à ces intersections, qui nécessitent de passer sur les rails.

Un pôle d'échanges entre le réseau local et le système structurant sera aménagé à la hauteur du boulevard St-Raymond. Celui-ci est assez large pour y aménager le tramway, les voies de circulation et la piste cyclable, qui nécessitera toutefois l'ajout d'une passerelle sur le viaduc au-dessus du boulevard des Allumettières.

**Allez-vous élargir le boulevard du Plateau?**

Non, le boulevard du Plateau offre suffisamment d'espace pour l'insertion du tramway et de ses différentes composantes (trottoirs, pistes cyclables, stations).

**Pourquoi avez-vous choisi une insertion sur le boulevard Lucerne plutôt que sur le boulevard Alexandre-Taché, compte tenu de la distance pour la connexion avec le Rapibus? Et qu'en est-il du nombre de clients potentiels? Le tracé derrière l'UQO est-il définitif ?**

Intuitivement, on s'imagine un tramway sur le boulevard Alexandre-Taché. Mais des études approfondies ont mené à des résultats différents.

D'un point de vue de l'accessibilité, on dessert un bassin de population très similaire, quasi égal, qu'on soit situé sur le boulevard Alexandre-Taché, ou légèrement plus au sud sur le boulevard Lucerne.

Également, l'avantage du choix du boulevard Lucerne est qu'aucune acquisition partielle ou totale n'est requise. Le boulevard Alexandre-Taché étant très étroit, l'insertion du système structurant sur cette artère nécessiterait la démolition d'une vingtaine de bâtiments commerciaux et résidentiels. Donc l'impact sur l'environnement bâti à cet endroit est très important. À performance égale en termes d'accessibilité du réseau, le tracé sur le boulevard Lucerne permet d'éviter la démolition de plusieurs bâtiments. De plus, les résultats de la consultation publique réalisée en 2019 démontrent que les axes derrière l'UQO recueillent 53 % de mentions, loin devant l'axe Alexandre-Taché (24 %).

Le boulevard Alexandre-Taché est aussi libéré de sa voie réservée, qui n'est plus requise. Cet espace peut donc être affecté à d'autres usages et permettre une amélioration de l'aménagement urbain (i.e. ajout de trottoirs plus larges, d'espaces de stationnement en rive pour commerces, de végétation, etc.). Puisque le schéma d'aménagement de la Ville de Gatineau ne prévoit qu'une voie de circulation dans chaque direction sur cette artère, c'est tout

un espace à transformer. Il s'agit donc d'une belle opportunité pour effectuer le réaménagement tant attendu du boulevard Alexandre-Taché.

**Le quartier du vieux Val-Tétreau ayant une très petite superficie, ne risque-t-il pas d'être dévalorisé en optant pour ce tracé?**

L'arrivée du tramway sera une occasion de revalorisation du secteur. La construction d'un système structurant nécessitant un réaménagement de façade à façade sera l'occasion de procéder au réaménagement tant attendu du boulevard Alexandre-Taché.

**Pourquoi n'est-il pas envisageable de passer sur le boulevard Alexandre-Taché, à la hauteur du cimetière?**

Le boulevard Alexandre-Taché étant trop étroit à cet endroit, ceci exigerait un empiètement sur l'environnement bâti et par conséquent, plusieurs exhumations seraient nécessaires.

**Qu'advient-il du stationnement sur rue le long du trajet du tramway ?**

Pour bien répondre à la demande des futurs clients du système de transport collectif structurant, il est important d'établir un ordre de priorité d'accessibilité aux différentes stations: l'accessibilité en mode actif, une bonne desserte du réseau d'autobus local, une réglementation du stationnement sur rue et une mise en place de stationnements incitatifs.

Il est prévu de mettre en place une politique de stationnement sur rue aux alentours des stations afin de limiter les nuisances associées au débordement sur les rues locales.

Dans certains cas, la Ville devra potentiellement interdire le stationnement sur rue, en raison d'enjeux de sécurité.

**À certains endroits, afin de limiter la largeur de l'emprise requise pour le projet, pourrait-on envisager un tramway unique bidirectionnel, donc sur une seule voie, de même qu'une seule voie de circulation automobile?**

Pour des raisons de sécurité, l'option de tramway unique bidirectionnel (sur une seule voie) n'a pas été retenue. Par contre, à certains endroits, il est envisagé d'avoir une seule voie de circulation automobile : par exemple sur le boulevard de Lucerne, en arrière de l'UQO.

**Est-ce que le tramway passera sur le tronçon Montcalm – Eddy?**

Après avoir circulé sur le boulevard Alexandre-Taché, le tramway s'insère sur le boulevard Lucerne à la hauteur du Parc-o-bus Saint-Dominique. C'est à partir de cet endroit qu'il commence à y avoir des impacts sur le milieu bâti si l'on poursuivait sur le boulevard Alexandre-Taché. En transformant le boulevard Lucerne en voie de circulation à sens unique vers l'ouest, on récupère l'espace requis pour l'insertion du système structurant. Cette mesure de mitigation permet de venir y insérer le tramway et la piste cyclable sans affecter les édifices qui s'y trouvent.

Puis le tramway continue au-delà sur la rue Belleau, derrière l'Université du Québec en Outaouais (UQO). Puisque l'entrée principale de l'UQO est située sur Lucerne, ce tracé s'avère la

solution privilégiée par l'institution. Des discussions avec les responsables ont mené à la création d'un lien piétonnier sur leur terrain afin d'assurer l'accessibilité du système structurant aux résidents en provenance des quartiers situés au nord. Ainsi, le tramway se poursuit à l'arrière, jusqu'à la rue Montcalm. Le ramener plus tôt sur le boulevard Alexandre-Taché nécessiterait la démolition de bâtiments.

À la hauteur de la rue Montcalm, le tramway s'insère sur la rue Laurier, jusqu'au pont du Portage. Le réseau routier entre les rues Montcalm et Eddy sera totalement reconfiguré et détourné plus près de l'édifice des Terrasses de la Chaudière afin de maintenir l'accès au pont des Chaudières tout en permettant l'implantation du système structurant.

**Est-ce que l'option d'utiliser le pont ferroviaire Prince-de-Galles afin de se connecter à l'O-Train à la station Bayview a été considérée et si oui, pourquoi elle n'est pas retenue?**

La position du pont Prince-de-Galles est trop à l'ouest des centres-villes de Gatineau et d'Ottawa, qui font partie des principales destinations de la clientèle. Aussi, la capacité sur l'O-Train ne serait pas suffisante pour accueillir tous les clients du transport en commun de Gatineau se rendant à Ottawa. Consultez la page web portant sur le [pont Prince-de-Galles](#) pour plus de détails.

**Dans vos options de tracé, prenez-vous en considération un nouveau complexe sur le boulevard Sacré-Coeur qui apportera de 5 000 à 9 000 nouveaux travailleurs d'ici 2028?**

L'étude complémentaire a pris en compte tous les projets (à Ottawa et à Gatineau) pouvant impacter le système de transport collectif structurant.

Concernant les développements résidentiels et les pôles / quartiers d'envergures regroupant une mixité d'activités, des projets importants sont prévus dans les secteurs centraux d'Ottawa et de Gatineau, lesquels seront accessibles par un système de transport collectif structurant.

Par conséquent, plusieurs enjeux intégrant l'aménagement et les transports ont été considérés, particulièrement en termes d'accessibilité, de mobilité durable, d'intégration urbaine, de convivialité et de sécurité.

**Pourquoi il n'y a pas un lien entre les deux tracés dans l'ouest? (axe nord via Vanier/Du Plateau et axe sud via Allumettières/Wilfrid-Lavigne).**

Les données liées à la demande en déplacements des paires origine-destination Plateau-Aylmer ne justifient pas le prolongement de l'axe du scénario optimal qui termine sa course à la hauteur de Vanier - Vanier/Allumettières. L'offre de services d'autobus planifiée permettra de répondre à la demande projetée entre ces secteurs.

**Pourquoi ne pas utiliser l'axe du boulevard des Allumettières jusqu'au boulevard Maisonneuve pour rejoindre Ottawa?**

Ce scénario a été étudié, mais n'a pas été retenu, car les investissements auraient été plus importants. De plus, le nombre de clients captés aurait été moindre que sur le scénario retenu.

Enfin, ce scénario présentait des enjeux d'opération sur les boulevards Allumettières et Maisonneuve et des enjeux d'impacts environnementaux en traversée du parc de la Gatineau.

### **Ottawa a-t-il donné son accord pour un tramway de la STO sur Wellington?**

La Ville d'Ottawa et la Commission de la capitale nationale (CCN) sont des collaborateurs de premier plan dans le projet et tous les éléments de l'étude ont été présentés et approuvés par ces derniers. Consultez la page web [Mise à jour sur la présentation des analyses et recommandations d'insertion au centre-ville d'Ottawa](#) pour plus de détails.

### **Peut-on espérer que le tramway pourra se rendre dans l'est dans les années 2030?**

En plus de l'ouest de Gatineau, le tramway pourrait aussi desservir l'est de Gatineau un jour. Les autobus qui circulent actuellement sur le corridor Rapibus seraient alors remplacés par du transport sur rails. Cette transition n'est pas pour demain, mais est envisageable à long terme.

### **D'ici peu, la technologie proposera des véhicules intelligents autonomes. Ne risque-t-on pas d'investir massivement dans une flotte de véhicules désuets à court terme ?**

Dans le cadre de ce projet, tous les modes de transport collectif ont été étudiés, y compris les modes alternatifs tels que le trambus multi-articulé de grande capacité, le véhicule intelligent autonome, le système léger sur rail, le SkyTrain, le métro, etc. Cependant la population de Gatineau (285 000 personnes) ne justifie pas des véhicules de telles capacités.

En outre, certains de ces modes, dont le véhicule intelligent autonome, ne sont pas homologués par Transport Canada à l'heure actuelle.

## **Caractéristiques du système**

### **Est-ce que le choix de la méthode d'alimentation est déjà fixé (par caténaire, intégrée au véhicule, issue du sol) ?**

Il est actuellement prévu que l'alimentation électrique du tramway se fasse par caténaire sur la rive québécoise. Plusieurs modèles existent et il est possible d'en choisir un dont l'impact visuel est moindre.

À partir du pont du Portage, et tout le long de la rue Wellington jusqu'à la rue Elgin à Ottawa, dans l'éventualité où c'est le scénario en surface sur Wellington qui est retenu, l'alimentation se fera par batteries afin de respecter le caractère patrimonial de ce secteur.

En raison de l'autonomie offerte par la technologie actuelle, et des coûts associés, envisager une alimentation par batteries sur l'ensemble du tracé n'est pas une option viable.

### **Est-ce que le passage d'un tramway deviendra le déclencheur prioritaire des changements de feux aux intersections ? Si oui, cela aura-t-il un impact négatif ou cumulatif sur la fluidité de la circulation le long des axes ?**

L'arrivée du tramway déclenche en priorité les feux aux intersections.

Pour la majorité des intersections, le tramway les traversera en même temps que les mouvements “tout droit” des automobiles. De plus, la fréquence des tramways (environ 6 minutes dans les secteurs Aylmer et Plateau et 3 minutes sur les tronçons communs en périodes de pointe) fait en sorte que l’impact sur les intersections restera limité.

Des études plus poussées seront effectuées lors des phases ultérieures de l’avant-projet.

## Calendrier de réalisation

### **Pourquoi parle-t-on d'une mise en service dans un horizon de 10 ans?**

Un projet d'infrastructure de cette envergure comprend plusieurs étapes (étude d'opportunité, ingénierie préliminaire, confirmation du financement, approbations des autorités, ingénierie détaillée, construction, période de tests). Une dizaine d'années est habituellement la référence de base pour réaliser toutes ces étapes.

## Construction

### **Quand allez-vous débiter la construction du projet?**

Plusieurs étapes doivent être franchies au préalable, et pour le moment, aucune construction n’est envisagée avant 2025 ou 2026.

### **Est-ce que vous prévoyez des expropriations résidentielles et/ou commerciales?**

Oui, des acquisitions sont prévues à quelques endroits le long du tracé afin d’aller chercher l’espace nécessaire à l’intégration de l’ensemble des composantes du système structurant (tramway, voies de circulations, trottoirs, pistes cyclables, stations). Cette information sera précisée aux étapes ultérieures d’avant-projet.

### **À quel moment le plan d’expropriations sera-t-il présenté et les propriétaires affectés contactés?**

Plusieurs étapes doivent encore être effectuées, par le biais de collectes de données terrain plus précises, pour savoir s’il s’agit seulement d’acquisitions de bandes et/ou lisières de terrains, ou de terrains complets. Certaines mesures peuvent être envisagées afin d’éviter certaines expropriations, telles que l’ajout d’un mur, par exemple. Selon la planification actuelle, ces informations devraient être connues et communiquées vers la fin de 2023.

### **Est-ce que l'adoption de la loi 66 à Québec risque de devancer le début de la construction de ce projet, pour que ça puisse commencer avant 2023-2025 ?**

Ce projet est inscrit à la Loi concernant l’accélération de certains projets d’infrastructure (LACPI). À ce jour, l’échéancier anticipé ne prévoit aucun travaux préparatoires avant le début de 2024, à condition que les études environnementales et les approbations nécessaires aient été obtenues

dans les temps prévus. Ces travaux préparatoires porteraient sur le dévoiement de services publics (p. ex. Hydro Québec, Bell, gaz) dans l'emprise du futur tramway.

### **Quelles seront les mesures prises lors de la construction pour faciliter la vie des citoyens qui vivent à proximité?**

Selon la planification actuelle, aucune construction n'est envisagée avant 2025 ou 2026. Et lorsque celle-ci débutera, elle sera effectuée par séquence.

D'ici là, des comités de bon voisinage auront été mis en place et des rencontres d'information et de consultation seront effectuées auprès des regroupements de citoyens et de commerçants affectés, et ce, avant même le début des travaux. Des intervenants-clés seront également identifiés afin d'assurer un lien avec la communauté lors de la construction.

## **Mesures de mitigation**

### **Certains résidents sont grandement impactés par le trajet proposé. Quelles mesures seront mises en place pour réduire les inconvénients (bruit, vibration, esthétisme) associés à la présence du tramway?**

Le système de transport collectif structurant est un important projet d'infrastructures qui impacte plusieurs secteurs de la ville, mais qui, à son aboutissement, apportera une valeur ajoutée à tous dans un contexte de lutte aux changements climatiques.

Tous les lieux impactés seront soigneusement identifiés et feront l'objet d'analyses, d'alternatives et d'élaboration de mesures de mitigation qui seront détaillées avec l'avancement du projet. Car il existe autant de situations que de mesures de mitigation, chacune d'elles étant choisie en collaboration avec le milieu concerné, selon la réalité et les besoins de chaque secteur.

### **Quelles sont les mesures de mitigation, pour le bruit et l'esthétisme, sur le chemin d'Aylmer, entre le chemin Fraser et le DoubleTree, où des maisons ont pignon sur rue? Quelles sont les mesures d'atténuation de bruits et de vibrations prévues sur le boulevard Alexandre-Taché, à la hauteur de la rue Royale (devant l'ambassade d'Italie)?**

Tous les lieux impactés seront identifiés et feront l'objet d'analyses, d'alternatives et d'élaboration de mesures de mitigation qui seront détaillées avec l'avancement du projet. Le choix des mesures de mitigation à mettre en place s'effectuera avec la concertation des gens des secteurs concernés.

## Environnement

### **Quelles études environnementales ont été menées à ce jour le long du parcours proposé et quelles études environnementales reste-t-il à effectuer?**

L'étude complémentaire en cours a permis d'établir de façon sommaire les impacts environnementaux potentiels pour chacun des tracés considérés.

En parallèle, des études environnementales plus détaillées ont été amorcées en 2020 pour les 3 tracés en rive gatinoise. Les études comprenaient les cinq volets suivants :

- Caractérisations hydrographique et hydrologique des cours d'eau secondaires;
- Évaluation environnementale de site, phase I;
- Caractérisation écologique des milieux humides, hydriques et terrestres (incluant les inventaires fauniques et floristiques);
- Étude du potentiel archéologique;
- Étude sur le bruit routier

La prochaine étape d'études environnementales plus détaillées sera déclenchée avec un avis de projet et l'identification d'enjeux préliminaires. Le processus se conformera aux exigences du Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) et les études environnementales entreprises à ce jour feront partie des intrants. Le tout sera documenté au rapport d'étude d'impact environnemental lors d'une future séance d'information publique.

### **Quelles seront les mesures de mitigation prévues pour les milieux naturels le long du tracé?**

Les mesures de mitigation seront définies ultérieurement lors de l'étude d'impact environnemental à venir.

### **Un scénario semblable envisagé il y a plus de 20 ans (Viabus) fut largement rejeté par les riverains des secteurs Millar et Val-Tétréault en raison des impacts majeurs aux plans environnementaux et humains. Croyez-vous que ces enjeux ont disparu ?**

Les enjeux sociaux (tels les territoires ancestraux non cédés) et environnementaux (protection d'espèces, etc.) seront examinés plus en profondeur lors des phases ultérieures d'avant-projet.

Une chose est certaine: le passage du tramway derrière la rue Millar n'entraîne aucun empiètement sur l'environnement bâti (i.e. aucune acquisition totale ni partielle de terrain), contrairement à un tracé sur le boulevard Alexandre-Taché.

Le bureau de projet poursuivra ses discussions/consultations avec les regroupements de citoyens et parties prenantes clés de ce secteur au cours du processus d'avant-projet, dans le but de proposer des mesures de mitigation pertinentes.



## Bruits et vibrations

**De quelle façon les résidents seront-ils affectés par le bruit une fois le système en place? Le bruit est-il comparable aux autobus et à la circulation? Est-ce que vous avez fait des études à cet effet?**

Considérant que tous les véhicules seront électriques, le niveau de bruit a été jugé équivalent ou plus faible selon les secteurs. Des mesures de mitigations sont toutefois recommandées dans certains secteurs précis où une légère différence a été notée et des rencontres seront effectuées avec les résidents et commerçants concernés.

**Les adaptations pour le bruit entraînant des coûts supérieurs, est-ce que des investissements supplémentaires seront faits pour les secteurs concernés?**

Les mesures de mitigation contre le bruit seront étudiées lors des phases ultérieures de l'avant-projet.

**Dans certains secteurs, la circulation d'un autobus ou d'un camion de transport entraîne de la vibration dans les maisons. Est-il prévu de faire des études de sol afin de s'assurer que le tramway ne viendra pas empirer le problème?**

Une étude sur les vibrations figurera parmi l'une des composantes des études environnementales à venir.

**Est-ce que c'est possible d'obtenir une exemption de l'utilisation de la cloche de sécurité lorsque le tramway arrive en station? Ça fait beaucoup de bruit et peut être très désagréable.**

Le tramway est un mode de transport silencieux. Pour des raisons de sécurité, les rames seront équipées d'un bref avertisseur sonore (clochette), afin d'avertir les autres usagers de la voie publique (piétons, vélos, etc.) de l'arrivée du tramway.

**Quel est le seuil de décibels que vous avez fixé pour la tolérance au bruit des clients et des résidents qui habitent près du tramway?**

Le Ministère des Transports du Québec (MTQ) définit le niveau de gêne sonore en fonction de l'intensité du bruit de la circulation routière. L'indicateur de bruit utilisé par le MTQ est le bruit moyen pour une journée complète (24 heures). Cet indicateur de bruit a été utilisé pour prévoir la réaction des collectivités face au bruit routier. Voici les catégories de gêne sonore :

- inférieur à 55 dBA : Acceptable
- 55 à 60 dBA : Faible
- 60 à 65 dBA : Moyen
- supérieur à 65 dBA : Fort

Le scénario tramway retenu ne devrait pas occasionner un impact sonore significatif aux résidences. Seuls des impacts sonores faibles sont prévisibles sur le boulevard de Lucerne par rapport à l'état de référence, car ce boulevard est peu achalandé, mais le niveau de gêne sonore

restera “acceptable” (inférieur à 55 dBA). Pour tous les autres segments, l’impact sonore sera nul par rapport à l’état de référence.

### **Quel est l’impact du bruit pour un modèle dont l’alimentation électrique est par caténaire?**

Un tramway électrique émet généralement peu de bruit. Comme le matériel roulant n’a pas encore été identifié, il est difficile d’estimer précisément les niveaux de bruit. Des analyses plus poussées seront réalisées aux prochaines étapes et des mesures de mitigation pourront être identifiées pour certains secteurs.

## **Accessibilité**

### **La distance moyenne de 700 mètres entre les stations du tramway peut s’avérer une longue distance à marcher pour certains individus. Y aura-t-il du rabattement par autobus à l’intérieur des quartiers vers le système structurant ?**

À l’image du service actuel du Rapibus, il est prévu d’offrir un service d’autobus local à partir des quartiers vers les stations du tramway. Les détails du service offert viendront dans une phase ultérieure du projet, et une consultation publique aura lieu le moment venu.

## **Achalandage**

### **Quel volume de passagers, par heure et par direction, avez-vous prévu pour le système tramway ?**

Les prévisions en 2031 font état que les deux axes du tramway (Aylmer et Plateau) auront environ 15 000 clients en période de pointe du matin et 17 000 clients en période de pointe de l’après-midi, ou environ 50 000 clients par jour. Des clients additionnels s’ajouteront en périodes creuses (tôt le matin, au milieu de la journée et en soirée, ainsi qu’en fin de semaine).

### **Est-ce que les projections de fréquentation par la clientèle indiquent que la capacité projetée du tramway sera toujours suffisante pour répondre à la croissance de cette demande ?**

Oui, et c’est là le gros avantage du tramway. Alors que, par voyage, un autobus standard offre une capacité de 55 passagers et un autobus bi-articulé de 125 à 150 passagers, le tramway offre quant à lui une capacité d’environ 300 à 350 passagers. Et comme il est modulaire, il est possible d’adapter la capacité afin de répondre à l’accroissement de la demande par l’ajout de modules, ce qui offre une grande flexibilité.

## Hivernisation

### **Comment se fait le déneigement ?**

L'opération de déneigement est très similaire au déneigement d'une chaussée normale. Le verglas représente probablement un défi plus important que la neige, mais compte tenu de la fréquence de passage du tramway, le verglas ne devrait pas avoir le temps de s'accumuler sur les rails. Si c'était le cas, le tram possède des systèmes intégrés qui grattent le câble lorsqu'il passe afin de prévenir l'accumulation de verglas.

Les analyses démontrent que le choix d'un tramway électrique est en adéquation avec le climat de Gatineau.

### **Comment allez-vous composer avec les problèmes de pannes probables pour l'équipement comme ceux rencontrés à Ottawa avec le O-Train ?**

Le but du travail de conception des phases de l'avant-projet est de bien définir tous les aspects du système de tramway, d'anticiper les problèmes qui pourraient survenir et de faire des choix de matériel roulant et de composantes du système de tramway qui soient conformes à ces besoins.

### **Est-ce que cette avenue a fait ses preuves dans un environnement similaire au Québec (hiver, température sous zéro)? Avons-nous des précédents qui ont fait leurs preuves ailleurs?**

Des tramways sont déjà en service dans des villes scandinaves, dans l'Ouest canadien et au nord des États-Unis. Plus près de nous, il y a également des tramways en service dans les villes de Toronto et de Waterloo qui constituent une référence comparable sur le plan du climat.

## Pandémie

### **Le télétravail a déjà diminué la circulation de façon drastique incluant le transport en commun. Vos études de besoins futurs ont été faites avant la pandémie. Qu'allons-nous faire de l'infrastructure si le télétravail va en s'accroissant ?**

On parle ici d'une infrastructure de transport et de développement urbain qui vise à répondre aux besoins de la région pour les 30 à 50 prochaines années. La pandémie aura sans doute un impact au cours des prochaines années, mais la situation ne changera pas les besoins en matière de déplacement à très long terme.

Chaque société de transport a fait ses analyses au fil du temps et les résultats démontrent qu'une reprise graduelle est en voie de se faire. Au final, on estime qu'un horizon de 3 à 5 ans est nécessaire pour revenir au taux d'achalandage prépandémie. Le télétravail affectera une partie de cet achalandage, mais restera marginal par rapport aux résultats d'avant la pandémie. La COVID aura donc décalé les projections de quelques années seulement. C'est ce qui explique que tous les projets en transport collectif se poursuivent et qu'aucun d'entre eux n'a été annulé (RTC, REM, etc.). L'effet se fait sentir à court terme plutôt qu'à moyen et long terme.

Rappelons que le réseau routier dans l'ouest de Gatineau est à saturation depuis 2014. La pandémie permet seulement un répit et nous devons saisir cette occasion pour concrétiser le projet.

**Est-ce que vos prévisions de l'achalandage post-pandémie font la nuance entre les emplois du secteur privé et du secteur public? À Gatineau, le secteur public est prépondérant. Pourquoi ne pas simplement ajouter des autobus électriques?**

L'étude démontre que le système rapide par bus présente un risque important de saturation à long terme, et ce, malgré l'optimisation des ponts existants (Champlain, Chaudières et du Portage). L'étude complémentaire a démontré que l'utilisation d'une technologie sur rails avec des véhicules de plus grande capacité est nécessaire afin de désengorger le réseau routier dans l'ouest de la ville.

**Le gouvernement fédéral envisage sérieusement la fermeture de bon nombre d'édifices et des promoteurs ont déjà annoncé l'annulation de projets de développement en raison du télétravail croissant. Pourquoi ne pas tenir compte de ces éléments ?**

Plusieurs promoteurs immobiliers que nous avons consultés ont confirmé aller de l'avant avec leurs projets de développement respectifs (Brigil, Agora, etc.). La pandémie aura sans doute un impact sur l'achalandage au cours des prochaines années, mais la situation ne changera pas les besoins en matière de déplacements à très long terme dans l'ouest de la ville.

## Temps de déplacements

**Quels seront les temps de déplacement en tramway comparativement aux temps actuels en autobus?**

Les temps de déplacements en tramway sont similaires à ceux de l'autobus actuel par une belle journée ensoleillée. En effet, le temps de parcours des autobus sur voies réservées est influencé par les perturbations (météo, accident, construction, etc.), et cela est d'autant plus notable pour un réseau routier fragile et à capacité. Le temps de déplacement du tramway sur un axe dédié sera beaucoup plus constant et fiable, comparativement à celui de l'automobile ou de l'autobus.

## Stationnements incitatifs

**Va-t-il y avoir davantage de parcs-o-bus avec ce projet? Présentement, il manque énormément de stationnements incitatifs et ces derniers sont tous pleins tôt le matin.**

Oui, l'étude complémentaire prévoit l'ajout d'espaces de stationnement additionnels au Parc-o-bus des Allumettières, de même qu'un nouveau parc-o-bus à l'intersection du chemin Vanier et du boulevard du Plateau. Quant au Parc-o-bus Rivermead, il pourrait demeurer tel quel. L'augmentation de la fréquence du service offert en début de tracé diminuera la nécessité pour les gens de se déplacer à mi-réseau, et contribuera ainsi à réduire la pression sur le parc-o-bus

Rivermead. À noter que ces éléments feront l'objet d'une analyse détaillée lors des étapes ultérieures de l'avant-projet.

### **Est-ce qu'il y aura un ratio 1 pour 1 avec le stationnement pour vélo et voiture dans les nouveaux parc-o-bus et ceux qui seront agrandis?**

Le ratio des stationnements pour vélos et voitures n'est pas connu à l'heure actuelle, mais sera étudié lors des phases ultérieures de l'avant-projet.

## **Correspondances entre les systèmes**

### **Comment s'effectueraient les correspondances entre les différents systèmes de transport (tramway, Rapibus, O-Train, les autres autobus de la STO, les vélos, piétons)?**

L'accès à vélo sera facilité avec les nouveaux parcs-o-bus. Nous avons réparti les stations pour qu'elles desservent chacun des quartiers principaux, à un intervalle approximatif de 700 mètres les unes des autres. Une surabondance de stations provoquerait des arrêts trop fréquents du tramway, ce qui va à l'encontre d'un réseau dit « structurant ».

Deux pôles d'échanges majeurs sont prévus du côté québécois. Il y a le pôle d'échanges Plateau/St-Raymond, qui est sur l'axe nord, où l'on imagine une importante connexion avec un réseau d'autobus locaux qui desservirait le secteur de Hull (périphérie), le quartier de l'école secondaire Mont-Bleu et du Collège de l'Outaouais (Campus Gabrielle-Roy), l'hôpital, etc. Pour le Rapibus, la connexion se ferait derrière l'UQO, près du terrain de soccer synthétique. C'est à cet endroit que le Rapibus et le système structurant vont se rejoindre. Du côté d'Ottawa, la station Lyon a été identifiée comme le meilleur lieu de correspondance avec le O-Train. Les clients pourront effectuer des correspondances pour accéder à l'est ou à l'ouest à partir de cette station.

### **En quoi est-ce plus optimal d'arrimer le Rapibus au tramway derrière l'UQO, près du pont Prince-de-Galles, plutôt que sur le boulevard St-Joseph?**

Les analyses d'accessibilité démontrent, au contraire, qu'une station directement sur le campus (UQO) et qu'une autre à la hauteur de Prince-de-Galles permettent de desservir un plus grand bassin d'utilisateurs dans un rayon de 400 m (piétons) et de 800 m (vélos). L'UQO a d'ailleurs aussi confirmé sa préférence pour un accès côté arrière (et non à l'avant sur Alexandre-Taché) et pour un emplacement plus près des pavillons et des résidences (et non à l'intersection St-Joseph).

### **Dans l'éventualité où le tunnel sous Sparks serait écarté, comment prévoyez-vous effectuer un arrimage efficace entre le tramway en surface sur Wellington et les stations souterraines de l'O-Train?**

L'étude complémentaire recommande la construction d'un tunnel piétonnier souterrain entre la station Lyon de l'O-Train et celle du tramway correspondante sur Wellington.

Des traverses piétonnes sécurisées seront suffisantes pour les autres stations.

## **Secteur de la rue Laurier**

### **Est-ce que la fermeture de la rue Laurier tel que recommandé (qu'elle soit totale ou partielle) est nécessaire et définitive?**

Les analyses démontrent que l'ajout d'un tramway aux intersections déjà très achalandées Laurier/Eddy et Laurier/Maisonneuve rendent celles-ci non fonctionnelles. Pour réduire le nombre de mouvements aux intersections et ainsi faciliter leur traversée par les véhicules, il est recommandé de limiter la circulation sur la rue Laurier, entre la rue Eddy et le boulevard Maisonneuve.

La décision de fermer la rue Laurier, que ce soit partiellement (entre Eddy et Laval) ou totalement (entre Eddy et Maisonneuve) reviendra aux autorités de la Ville de Gatineau. Des analyses plus poussées seront réalisées aux prochaines étapes pour raffiner la solution proposée.

### **Quels seraient les impacts sur l'accessibilité aux commerces locaux ou aux projets comme Zibi?**

Les commerces locaux et Zibi seront toujours accessibles.

### **Comment les gens en provenance d'Ottawa via le pont du Portage auront-ils accès à Zibi?**

Dans tous les cas, il est possible d'accéder à Zibi par la rue Eddy. Dans le scénario avec fermeture partielle (entre Eddy et Laval), l'accès à Zibi peut également se faire par la rue Laurier depuis le pont du Portage. Dans le scénario sans circulation (entre Eddy et Maisonneuve), il est possible, depuis le pont du Portage, d'accéder à Zibi en tournant à droite sur Laurier puis en empruntant la rue Hôtel-de-Ville, la promenade du Portage et la rue Laval.

Encore ici, des analyses plus poussées seront réalisées aux prochaines étapes de l'avant-projet pour raffiner la solution proposée.

### **L'étude n'étant pas encore complétée pour la section de la rue Laurier, les coûts associés à ce tronçon majeur sont-ils connus à ce stade-ci?**

La section de la rue Laurier a toujours fait partie intégrante des coûts du projet. Le fait de retirer complètement ou partiellement la circulation automobile influence peu les infrastructures à construire, donc par le fait même les coûts de construction.

### **Quel est le plan de gestion de la circulation compte tenu de la fermeture annoncée aux automobilistes de la rue Laurier entre Eddy et Maisonneuve? Surtout qu'il est impossible de tourner à gauche sur la Promenade à Ottawa depuis le pont des Chaudières.**

En ce qui concerne la portion entre la rue Eddy et le boulevard Maisonneuve ainsi que l'accès au pont du Portage: Les gens qui arrivent du boul. Alexandre-Taché seraient redirigés un peu plus près des Terrasses de la Chaudière pour toujours avoir accès au pont des Chaudières. Mais, entre les deux ponts, il y aurait fermeture complète de la circulation (variante No.1).

Pour la variante No.2, ce secteur serait partiellement fermé (entre Eddy et Laval), et une portion d'accès automobiles entre Laval et Maisonneuve serait maintenue pour l'accès au quartier Zibi.

Le choix entre ces deux variantes doit faire l'objet d'études approfondies, dont l'analyse des modes de transport et l'intégration à la trame urbaine.

## Piste cyclable et vélo

**Est-ce que la piste cyclable du sentier des voyageurs et son parc seront affectés par le trajet proposé?**

Le sentier des voyageurs n'est pas touché par le trajet proposé parce qu'il est beaucoup plus près de la rivière. Sa forme plus sinueuse longe la rivière et l'implantation du système structurant demeure dans le corridor ferroviaire existant.

**Est-il prévu d'avoir des options pour support à vélo comme vu dans les diapos (Flexity)?**

L'option des supports à vélos sera étudiée lors des phases ultérieures de l'avant-projet.

## Sécurité

**Comment pouvez-vous nous assurer que le boulevard Taché ne restera pas une autoroute pour les résidents de l'ouest et du nord de Val-Tétreau? Compte tenu de la lourde circulation sur le boulevard Alexandre-Taché, comment assurer la sécurité des individus qui passeront des stations du tramway au nord du quartier Val-Tétreau, étant donné le danger et l'éloignement?**

Suite à l'implantation du tramway, la voie réservée sur Taché sera retirée. Un réaménagement du boul. Taché pourrait être envisagé par la Ville de Gatineau.

Puisqu'il n'y aurait qu'une voie de circulation par direction sur Taché, cela diminuerait la largeur de l'emprise routière et engendrerait par le fait même la réduction de la vitesse chez les automobilistes.

**Le tramway électrique étant relativement silencieux, quelles mesures seront mises en place pour assurer la sécurité en bordure des quartiers résidentiels?**

Le tramway est en effet un mode de transport silencieux. Pour des raisons de sécurité, les rames seront équipées d'un bref avertisseur sonore (clochette), afin d'avertir les autres usagers de la voie publique (piétons, vélos, etc.) de l'arrivée du tramway.

**Quelles mesures de sécurité seront mises en place à proximité des écoles, le long du tracé du tramway?**

Ces mesures de sécurité seront étudiées lors des phases ultérieures de l'avant-projet et feront l'objet d'un processus de consultation avec les associations sectorielles.

## **Comment s'effectuera de façon sécuritaire la traversée des voies du tramway?**

Cet aspect sera étudié en profondeur lors des phases ultérieures de l'avant-projet.

## **Rapibus**

### **Pourquoi pas un système rapide par bus comme le Rapibus dans l'est?**

Pour tout projet structurant, ce sont les projections qui nous permettent de déterminer le mode le plus approprié. Dans l'est, les études démontrent qu'un système rapide par bus serait suffisant. Dans l'ouest, la croissance de la population attendue, de l'ordre de 33 % au cours des 30 prochaines années, est telle qu'un système rapide par bus ne suffirait pas à long terme pour désengorger le réseau (l'horizon 2051 étant un paramètre de l'étude).

## **Consultations et rencontres d'information**

### **Au cours des prochaines étapes, prévoyez-vous d'autres activités d'engagement ou de consultation auprès de la communauté?**

Des analyses détaillées nécessaires à l'avant-projet seront entamées au cours des prochains mois, y compris la conception préliminaire du projet, l'évaluation environnementale, les appels de proposition et les travaux préparatoires de services techniques. La démarche soutenue d'engagement public amorcée se poursuivra dans le but d'informer et de consulter les citoyens (nes) et les parties prenantes sur certains aspects mis en lumière durant la phase d'avant-projet qui s'échelonnera jusqu'à la fin de 2024.

Les prochaines rencontres publiques d'information auront lieu les 22 septembre et le 17 novembre prochain. Visitez le [sto.ca/tramwaygatineau](https://sto.ca/tramwaygatineau) pour les détails.

### **Quelles consultations seront menées auprès des communautés autochtones, notamment la communauté algonquine? Le passage convoité est une terre ancestrale non cédée.**

La STO travaille étroitement avec la Commission de la capitale nationale et la ville de Gatineau, partenaire du projet, afin d'établir un plan de consultations auprès des communautés autochtones, dont les communautés algonquines. Il est prévu que des échanges soient amorcés dès l'automne 2021.



## Service

### **Est-ce que c'est la STO qui va opérer le tramway?**

Cet aspect sera étudié lors des phases ultérieures de l'avant-projet.

### **La route 59 pourrait-elle être offerte en tout temps à une fréquence toutes les 15 minutes?**

L'offre de service sera analysée plus en détail aux étapes ultérieures d'avant-projet.

## Boucle

### **En quoi consiste la boucle véhiculée par le fédéral? Quel va être l'impact de la boucle sur le projet du tramway de la STO?**

Le but de l'étude complémentaire est de proposer un mode et un tracé qui répondent *a priori* aux besoins de déplacements de la population dans l'ouest vers les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa. Le projet de la boucle interprovinciale endossé par le gouvernement fédéral pourrait donc être un complément à celui du tramway, car il repose essentiellement sur des déplacements hors pointe. Il n'y a donc aucune contradiction ou opposition entre les deux projets.

## Financement

### **Quel est l'impact de ce projet sur les taxes municipales?**

Ce type de projet est généralement financé. Dans ce cas-ci, les fonds proviendront principalement de subventions du gouvernement du Québec, du gouvernement fédéral (par le biais de programmes de subventions administrées par le gouvernement du Québec) et de la Ville de Gatineau.

L'impact précis sur les taxes municipales n'est pas encore connu, mais sera étudié lors des phases ultérieures de l'avant-projet.

### **Quel est l'impact de ce projet sur l'augmentation des frais de transport en commun?**

Les coûts reliés aux titres de transport et abonnements, de même que de la validité de ces titres du côté ontarien, seront étudiés aux phases ultérieures de l'avant-projet.

### **Avez-vous la confirmation du gouvernement du Québec qu'il financera le projet? Et où en êtes-vous quant à l'engagement du fédéral à financer le projet?**

À ce jour, le gouvernement du Québec a confirmé son appui au projet, mais nous sommes toujours en discussion avec le gouvernement fédéral afin qu'il confirme sa participation financière, sachant que celui-ci a déjà énoncé à plusieurs occasions qu'il soutenait ce projet. La

STO poursuit son travail pour assurer le financement à 100 % des dépenses admissibles avec les autres paliers gouvernementaux.

## Acceptabilité du projet

### **Allez-vous mesurer le degré d'adhésion de la population à ce projet?**

Un [sondage CROP/Radio-Canada](#) rendu public le 9 avril 2021 indique que 23 % des Gatinois se disent très favorables et que 39 % se disent plutôt favorables au projet mis de l'avant par la Société de transport de l'Outaouais (STO) pour son futur système de transport collectif structurant. Des outils et mesures d'évaluation de la perception du public seront également mis sur pied au cours des prochaines étapes d'avant-projet afin d'observer le pouls des citoyens et parties prenantes dans de dossier.

## Varia

### **Dans une optique de changements climatiques, on souhaite que plus de gens utilisent le transport en commun. Avez-vous considéré développer des ententes avec les institutions scolaires et fédérales pour offrir des passes mensuelles à faible coût/gratuites?**

Les stratégies tarifaires du système de transport collectif structurant seront examinées aux étapes ultérieures d'avant-projet.

### **Est-ce que votre projet dépend de la volonté politique en place et à venir? Un prochain gouvernement pourrait-il revoir vos orientations?**

Des élections à tous les paliers surviendront au cours du projet et entraîneront possiblement des changements de gouvernement dans certains cas. Rappelons que le gouvernement provincial a déjà confirmé sa participation financière dans le projet, et que nous sommes en attente d'un engagement ferme du fédéral à ce chapitre.