STAGE 2
ETAPE 2

FOIRE DES QUESTIONS

En quoi consiste l'étape 2?

Approuvée dans le cadre de la mise à jour de 2013 du Plan directeur des transports (PDT) de la Ville d'Ottawa, l'Étape 2 est un ensemble de trois projets de prolongements de la voie ferroviaire qui représentent la prochaine étape des investissements dans le transport en commun rapide à Ottawa.

Prolonger le réseau de l'O-Train, le réseau de transport en commun par train léger sur rail (TLR) de la Ville, à l'est, à l'ouest et au Sud et plus précisément :

- à l'ouest jusqu'à la station Bayshore (prolongement ouest de la Ligne de la Confédération) et au sud-ouest jusqu'à la station Baseline;
- à l'est jusqu'à la station Place Orléans (prolongement est de la Ligne de la Confédération);
- au sud, jusqu'à Riverside-Sud, à Bowesville (prolongement de la Ligne Trillium).

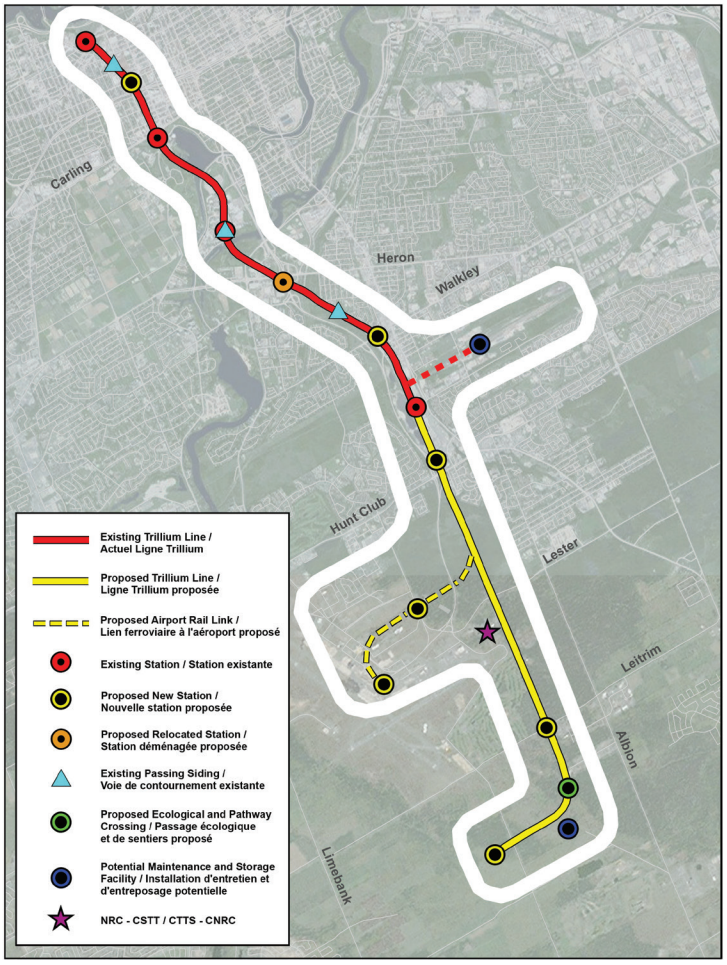
Quelles sont les dates prévues pour la construction et la mise en œuvre des prolongements?

Le prolongement de la Ligne Trillium jusqu'à Riverside-Sud (station Bowesville) fait partie de l'Étape2 du plan ferroviaire de la Ville, qui a été approuvé dans le cadre du Plan directeur des transports (PDT) en novembre 2013. La Ville a fixé la date de 2023 pour l'achèvement de l'Étape 2 du plan ferroviaire, sous réserve de l'obtention de subventions fédérales et provinciales au cours des deux à trois prochaines années.

Il n'y a pas encore de calendrier de financement établi pour la liaison vers l'aéroport. Une fois cette étude approuvée par le Conseil, la Ville aidera l'Autorité aéroportuaire dans ses plans visant à trouver des partenaires éventuels pour financer sa mise en œuvre.

Quelles sont les prochaines étapes?

Les commentaires obtenus pendant la présente série de consultations du public et des organismes seront compilés, analysés et intégrés au dossier de l'étude. Les améliorations proposées seront prises en compte dans le plan recommandé final de l'évaluation environnementale. Ce plan comprendra les conceptions fonctionnelles de tous les nouveaux tracés des voies ferroviaires, des nouvelles stations et des ouvrages d'intersection à niveaux différents et indiquera l'emplacement privilégié pour l'installation de remisage et d'entretien, les parcelles de terrain requises et les estimations des coûts du projet. De plus, il établira les stratégies privilégiées pour atténuer les conséquences possibles recensées sur



l'environnement et la collectivité et énumérera les approbations nécessaires avant d'aller de l'avant avec la conception et la construction.

Les conclusions de l'étude, y compris le plan recommandé, seront examinées par les groupes de consultation de l'étude et les organismes de réglementation pertinents avant leur présentation au Comité des transports et au Conseil municipal pour examen et approbation en juin 2015. Une fois obtenue l'approbation du Conseil, nous allons lancer le Processus d'évaluation des projets de transport en commun (PÉPTC) qui sera annoncé dans les journaux communautaires locaux dans les deux langues officielles. Le PÉPTC exige que d'autres consultations et analyses soient réalisées pour améliorer le plan recommandé le cas échéant; un rapport environnemental concernant le projet et qui sera utilisé pour le Plan recommandé final sera préparé et versé au dossier public pour examen conformément au Règlement de l'Ontario 231/08. Le PÉPTC prendra environ six mois, et se terminera par l'obtention de l'approbation du ministère de l'Environnement au projet attendue d'ici la fin de 2015.

STAGE 2
ETAPE 2

FOIRE DES QUESTIONS

Pourquoi ne pas prolonger la Ligne Trillium plus loin dans Riverside-Sud?

Les résidents du secteur seront bien desservis par ce service amélioré à Riverside-Sud. Par ailleurs, comme il y a d'importants enjeux techniques et sécuritaires associés au prolongement de la ligne à l'ouest du chemin Bowesville au moyen de cette technologie, il n'est pas souhaitable de faire un tel investissement.

Il est important de noter que le futur corridor du TLR électrique a déjà été intégré aux plans de la communauté de Riverside-Sud, et comprend plusieurs passages à niveau, des arrêts du TLR à intervalles rapprochés et des services du TLR sur rue dans les voies médianes réservées au transport en commun qui traversent la zone centrale de ce quartier. Cette configuration est idéale pour l'utilisation de la technologie de TLR électrique en milieu urbain, qui est la technologie qui a été utilisée pour l'élaboration du Plan de conception communautaire de Riverside-Sud, et qui sera mise en œuvre lorsque la technologie ferroviaire actuelle sera convertie à la technologie de train léger électrique après 2031.

Les règles d'exploitation actuelles pour les trains utilisés sur la Ligne Trillium interdisent les passages à niveau. Par conséquent, pour prolonger la voie du train à moteur diesel plus loin dans Riverside-Sud il faudrait installer une infrastructure de bien plus grande taille, avec les coûts associés. Il faudrait prévoir des ouvrages d'intersection à niveaux différents et aussi aménager un plus vaste espace pour ces véhicules qui sont plus larges et des quais plus élevés pour les stations (donc des rampes d'accès plus longues). Le recours à cette option aurait d'autres répercussions : qualité de l'air, augmentation du bruit et impact des vibrations; il faudrait modifier l'emplacement prévu des stations afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle des véhicules de TLR à moteur diesel.

La liaison avec l'Aéroport fait-elle partie de la partie 2 des plans de TLR de la Ville?

Dans la mise à jour de 2013 du Plan directeur des transports (PDT) de la Ville, plusieurs options de transport en commun rapide ont été évaluées pour le corridor de la Ligne Trillium, y compris le prolongement du TLR jusqu'à l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. Le concept de réseau de 2031 adopté par le Conseil municipal comprend une éventuelle conversion de ce corridor à la technologie de TLR électrique ainsi que la construction d'une voie secondaire jusqu'à l'aéroport. Pour la première fois, aux fins de l'élaboration du PDT, on a également procédé à une évaluation exhaustive des travaux que la Ville pouvait se permettre de réaliser sur cet horizon de planification, en fonction des recettes fiscales prévues, des subventions fédérales et provinciales et d'autres sources de financements, comme les redevances d'aménagement.

Le résultat de cette analyse a été utilisé pour l'élaboration de l'Étape 2 : un ensemble complet d'investissements ferroviaires de l'ordre de 3 milliards de dollars pour la mise en œuvre des plans visant à prolonger le service ferroviaire à l'est jusqu'à Place d'Orléans, à l'ouest jusqu'à Baseline et Bayshore, et au sud dans la communauté de Riverside-Sud.

Dans les plans de l'Étape 2 pour ce corridor, il a été déterminé que l'utilisation continuelle de la technologie de TLR à moteur diesel est l'option préférée et la plus abordable pour le transport en commun rapide. Cependant, selon le modèle d'abordabilité de la Ville, il ne serait possible de construire qu'une ligne à une seule voie jusqu'à Bowesville. Cela dit, la voie secondaire vers l'Aéroport fait toujours partie du plan ultime du réseau de transport en commun sur rail de la Ville. Nous collaborons avec l'Autorité aéroportuaire à cette évaluation environnementale, afin que la planification de cette liaison soit coordonnée de manière efficace avec le prolongement jusqu'à Bowesville, et aussi pour nous assurer que si d'autres sources de revenus étaient disponibles, le projet de construction de la liaison aéroportuaire deviendrait concrètement réalisable.

Qu'est-ce qui arrivera au sentier Osgoode entre les chemins Leitrim et Bowesville?

Le sentier Osgoode sera toujours intégré à l'ancien corridor Prescott Railway du Canadien Pacifique (CP), qui est maintenant propriété de la Ville, et continuera de servir d'installation récréative reliant le village d'Osgoode à la station Leitrim. Un court segment du sentier immédiatement au sud du chemin Leitrim, où passera la Ligne Trillium, sera déplacé quelque peu à l'est du corridor afin de laisser le passage au train; il sera asphalté et fera partie du réseau de sentiers polyvalents de la Ville. Il sera également relié au futur sentier récréatif de la Ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale.

Pour plus d'informations :

Colin Simpson, MCIP, RPP
Gestionnaire principal de projet, Planification des transports
Ville d'Ottawa
613 580-2424, poste 27881
Courriel : colin.simpson@ottawa.ca
Site web : **ottawa.ca/lignetrillium**