

« CE QUI A ÉTÉ DIT »

Commentaires et questions à l'issue de l'Étude sur la connectivité du Programme de construction du train léger pour le prolongement dans le sens sud

Synthèse

On a invité les dirigeants communautaires de la localité à une série de réunions virtuelles du Comité de consultation publique afin de discuter des améliorations que l'on propose d'apporter à la connectivité des stations de l'Étape 2 du TLR dans le prolongement sud de la Ligne Trillium, aux stations Gladstone, Carling, Carleton, Mooney's Bay, Walkley, Greenboro, South Keys, Leitrim, Bowesville et Limebank.

On a ensuite publié cette information en ligne, pour demander au grand public de la commenter pendant la période comprise entre le 1^{er} et le 15 mai. Le présent rapport fait la synthèse de ces commentaires collectifs.

Les commentaires portent sur les grands thèmes suivants :

- les fonctions accessibles dans les stations et dans les environs;
- l'aménagement de passages piétonniers sécuritaires, protégés contre la circulation automobile;
- l'aménagement, à destination et aux alentours des stations du TLR, de liaisons cyclables sécuritaires protégées contre la circulation automobile;
- le maintien de la circulation automobile et l'aménagement de liaisons routières avec les stations du TLR;
- l'aménagement de places de stationnement suffisantes et sécuritaires pour les vélos;
- les mesures prises pour s'assurer que les arrêts d'autobus sont stratégiquement situés pour accélérer les correspondances.

Il y aura toujours certaines mises au point à apporter et certains problèmes à résoudre. Le Bureau de l'Étape 2 du TLR continue de se pencher sur la meilleure solution adoptée pour les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun et les automobilistes, pour leur permettre d'avoir accès aux nouvelles stations de transport en commun.

Les membres de la collectivité peuvent toujours volontiers soumettre leurs questions et leurs commentaires sur les activités du projet sur le site etape2@ottawa.ca.

Acronymes

SP : sentier polyvalent

ZEDP : zone d'embarquement et de débarquement de passagers

TLR : train léger sur rail

PDT : Plan directeur des transports

Commentaires généraux

« Je crois que sur la ligne 2, il faudrait prévoir deux voies ferrées dans l'ensemble du parcours sur tout le circuit proposé. Si le trajet de la station South Keys à la station Bayview sur la ligne 2 a été agréable, il a aussi été extrêmement long, puisque les trains se déplacent beaucoup plus lentement que sur la ligne 1 et qu'ils doivent souvent s'arrêter pour laisser passer l'autre train. »

« C'est une bonne idée d'élargir les SP pour séparer les cyclistes et les piétons, et on devrait peut-être en faire autant dans tous les nouveaux SP. »

« Il y a beaucoup plus de places de stationnement pour les vélos dans toutes les stations comprises entre la station Carleton et la station Bayview (grâce au prolongement et à l'augmentation du volume, il y aura plus de cyclistes, et il faudra donc plus de places de stationnement à la station Bayview également). Normalement, sur la Ligne de la Confédération, on voit les bicyclettes qui sont cadenassées aux arbres, aux clôtures et sur tout ce que les cyclistes peuvent utiliser pour sécuriser leur vélo. « Sérieusement, il faut beaucoup plus de places de stationnement et il y aura plus d'achalandage, puisque si les cyclistes du "dernier kilomètre" n'ont nulle part où garer leur vélo, ils ne viendront pas. 

« À l'heure actuelle dans de nombreuses stations d'OC Transpo, les supports à vélos sont souvent installés de manière à ne pas pouvoir être accessibles des deux côtés, en raison des installations attenantes et même des murs ou des piliers de soutènement des abris à vélos, qui ne prévoient pas de dégagement suffisant pour manœuvrer dans les alentours des vélos déjà stationnés. C'est pourquoi on ne peut pas utiliser la capacité théorique des supports à vélos. En somme, il faut planifier attentivement les places dans les zones de stationnement des vélos pour s'assurer qu'on peut vraiment offrir le nombre de places voulu. »

« Après avoir vu les différentes places pour le stationnement de mon vélo, il semble que le circuit devrait s'arrêter à la station du parc-o-bus Riverview d'OC Transpo, puisqu'il y a déjà un terrain de stationnement à cet endroit et qu'il semble y avoir un couloir dont on peut se servir pour répondre à ce besoin. Ainsi, ceux qui peuvent prendre l'O-Train seraient plus nombreux, et ce point est plus proche de la partie est de Barrhaven, de l'autre côté de la rivière. Certains pourraient aussi prendre l'O-Train pour se rendre à cet endroit simplement pour mener leurs activités récréatives ou de loisir sur les berges de la rivière Rideau, ce qui devrait aussi, à mon avis, être une considération dans un projet de transport en commun. Il ne s'agit pas simplement de « se rendre au travail », mais aussi de se rendre dans les magasins et dans les infrastructures de loisirs. »

« Il y a trop de surfaces dérapantes dans les nouvelles stations du TLR pour que je me sente en sécurité. C'est pourquoi il faudrait apporter une énorme amélioration dans toutes les stations ou dans les conditions d'accès aux stations en faisant appel à des matériaux de revêtement de sol qui ne sont pas dérapants ni lisses. À cause de la glace, de l'eau et de la neige, les revêtements de sol en carreaux de céramique sont déjà encore plus dérapants. »

« Il faut se rappeler que puisque le trajet en train jusqu'à la station Tremblay sera déjà très long, il sera très utile d'avoir facilement accès, par les transports en commun rapides, à la station Limebank à partir de notre quartier (non loin de la placette Scorpio). Parce qu'il faut 30 minutes de plus pour faire le trajet à pied, le transport en commun n'est pas une option réaliste. »

« Je ne crois pas que cette forme de consultation, dans laquelle on ne peut pas faire de commentaires que tous les autres peuvent entendre ou lire soit très équitable. Les employés compétents de la Ville et d'Alta Planning ont-ils lu cette recommandation d'Untokening?

<http://www.untokening.org/updates/2020/4/8/mobility-justice-and-covid-19>

« Je suis une personne amputée de 66 ans qui n'a JAMAIS pris le TLR parce que j'ai peur de tomber sur les carreaux de céramique luisants et dérapants. Avant le TLR, j'avais l'habitude de stationner dans une place réservée aux personnes handicapées à la station Greenboro, pour ensuite prendre l'autobus 97 ou 98 qui file tout droit au centre-ville, en faisant de même pour le retour. Dans les nouvelles stations du TLR, il y a beaucoup trop de surfaces dérapantes pour que je me sente en sécurité. C'est pourquoi il faudrait améliorer considérablement l'aménagement ou l'accessibilité des stations en faisant appel à des matériaux de

revêtement de sol qui ne sont ni dérapants ni lisses. À cause de la glace, de l'eau et de la neige, les revêtements de sol en carreaux de céramique deviennent encore plus glissants. Je ne peux pas risquer de tomber, les usagers sont toujours très impatients, et c'est pourquoi je prends UBER quand je dois me rendre au centre-ville. Je ne le fais pas pendant la crise sanitaire, bien sûr; je le faisais avant, et je devrai le refaire après la crise. Je ne peux même pas profiter de la gratuité offerte aux aînés le mercredi. »

Réponse de la Ville – La Ville continue d'apprendre à partir de l'expérience et des commentaires des clients dans la foulée de la mise en service de la Ligne 1. Nous avons apporté, l'automne dernier, un certain nombre d'améliorations dans plusieurs stations de la Ligne 1, notamment en installant des revêtements de sol antidérapants et en appliquant une couche de revêtement antidérapante sur les marches des escaliers, afin de répondre aux inquiétudes des clients à propos des carreaux et des surfaces des revêtements de sol dérapants.

« En règle générale, je m'inquiète de la connectivité avec les autobus de la localité, surtout dans les stations comme le Centre EY et au sud. J'espère que nous avons tiré les leçons de l'aménagement médiocre de la station Hurdman quand il s'agit de se rendre jusqu'aux autobus en descendant du TLR. Si le programme Dépose-minute et le quai de taxi ou de covoiturage n'est qu'à quelques mètres des escaliers ordinaires et des escaliers roulants, les usagers des autobus qui rentrent chez eux ou qui se rendent à l'hôpital doivent parcourir plusieurs centaines de mètres pour aller aux arrêts D et E, après plusieurs abribus vides. En outre, les quais sont tellement étroits que les usagers doivent marcher et se tenir sur la chaussée en attendant que l'on ajoute des chemins supplémentaires DERRIÈRE les abris. En outre, les parcours étaient tellement exposés qu'il a fallu ajouter un échafaudage afin de protéger les piétons. Aussi, les abribus sont exiguës et ne sont pas chauffés ou ne le sont pas suffisamment pour les nuits d'hiver glaciales, quand il faut souvent attendre une heure avant l'arrivée du prochain autobus. Ce n'est pas la même situation dans Billings Bridge, à la station Greenboro ou dans les nombreux points de correspondance du CTC avec les autobus, aux endroits où les utilisateurs peuvent sortir de la gare du train léger, se promener dans la station et attendre à l'intérieur, jusqu'à l'arrivée de leur autobus, à quelques mètres d'une entrée. Il faut aller voir ce qu'on a fait dans Sheppard Ouest ou à Downsview, ou dans de nombreux autres points terminaux du train léger. »

Réponse de la Ville – Vos commentaires à propos de la liaison entre les stations du TLR et les autobus de la localité sont très importants et ont été transmis à OC Transpo pour qu'elle en tienne compte. Nous avons tiré de nombreux enseignements dans le cadre de l'Étape 1 du TLR; l'une des leçons apprises consiste à s'assurer que la transition des passagers entre le train et l'autobus se déroule harmonieusement.

« Il faut améliorer le chauffage et la climatisation, l'hiver et l'été, dans les stations et les trains. Les voyageurs disent souvent qu'ils ont froid dans les stations, sur les quais et dans les trains durant l'hiver. On constate que de nombreux passagers prennent les ascenseurs pour se tenir au chaud en attendant les autobus de correspondance.

Les entrées principales de plusieurs stations comme la station Pimisi sont ouvertes; le vent froid entre dans la station et les passagers doivent se protéger contre les intempéries en attendant les autobus de correspondance. Les stations doivent être abritées et être dotées de meilleures installations de chauffage à l'intention des passagers lorsqu'il n'est pas possible de les abriter parfaitement. Il faudrait aménager les stations en se rappelant qu'à Ottawa, les températures sont froides durant huit mois de l'année. Il faudrait augmenter le chauffage dans les trains. Parce que les portes s'ouvrent et se referment fréquemment, la chaleur se perd vite et les passagers font savoir qu'ils ont froid dans les trains. »

« À l'heure actuelle, les employés en poste sur les quais doivent parler le plus fort possible pour communiquer d'une extrémité à l'autre des quais avec les foules de voyageurs, qui n'entendent pas toujours ce qu'on leur dit.

En installant des panneaux d'affichage numérique et en annonçant l'information dans les haut-parleurs, on pourra mieux diffuser les messages sur l'horaire des trains et sur la sécurité. »

Les écrans d'affichage numérique des horaires d'autobus sont très utiles quand les passagers descendent des trains pour prendre les autobus de correspondance. Il faudrait en installer en plus grand nombre aux points stratégiques du quai. Ainsi, ceux qui descendent du train et qui parcourent tout le quai pourront prendre l'escalier mécanique ou les escaliers ordinaires pour se rendre au quai des autobus; ils auront toutes les occasions voulues de consulter le tableau d'affichage des horaires d'autobus, et on réduira les obstacles sur le quai. À l'heure actuelle, les passagers s'agglutinent pour consulter l'horaire numérique, tandis que d'autres préfèrent éviter de le consulter à cause de l'achalandage. »

« Il faut que les usagers pensent que les points d'accès des stations sont sécuritaires pendant les heures de pointe et pendant les heures creuses du début de l'avant-midi et du soir. Le paysagement devrait comprendre des arbrisseaux (dont la croissance ne dépasserait pas 0,6 mètre).

Il faudrait espacer les arbres d'au moins 3 mètres, et le feuillage ou le couvert forestier devrait être nettement supérieur à 2,1 mètres de hauteur. En saison, il faudrait débroussailler et émonder les arbrisseaux et les végétaux qui ont trop poussé pour assurer la clarté des lignes de mire et la visibilité. Il faudrait poser des feux piétonniers sur toute la longueur des sentiers pour uniformiser l'éclairage et éviter les zones d'ombrage qui ne sont pas éclairées. Les sentiers devraient être équipés de téléphones publics d'urgence sur tout le parcours. Il faudrait prévoir des panneaux indicateurs aux deux extrémités des sentiers pour annoncer le nom de la station et tous les hauts lieux fréquentés ou toutes les rues achalandées non loin de là. »

« Dans les stations, il faut installer des dispositifs d'orientation de l'achalandage pour que les voyageurs puissent se déplacer harmonieusement sur le quai des autobus et que les files d'attente puissent se former en permettant aux autres usagers d'avoir accès au lieu pour se déplacer librement entre les deux extrémités du quai. Il faudrait installer une voie de couleur et texturée pour les files d'attente des usagers de l'autobus. Il faudrait installer des panneaux d'affichage numérique indiquant les directions et les numéros d'autobus quand on sort de la station du TLR. Il faudrait élargir les quais pour tenir compte du nombre considérable de clients qui sortent de la station du TLR afin de prendre les autobus de la localité. »

« Dans certaines stations, les portillons d'accès sont installés en extérieur. Les passagers ont souvent froid et ont de la difficulté à acheter leurs billets dans ces zones non abritées. Les portillons d'accès devraient être installés dans des zones chauffées et abritées, plutôt que dans des espaces en plein air à l'extérieur des stations. Lorsque le temps est très venteux, pluvieux et neigeux, les voyageurs ont de la difficulté à acheter leur titre de transport quand ils doivent attendre en extérieur. Si on ne peut pas déplacer les portillons d'accès déjà installés, il faudrait créer une enceinte transparente à l'abri du vent et fermée de trois côtés pour protéger les usagers contre les intempéries, ce qui améliorerait la situation. »

« C'est une bonne idée d'élargir les SP pour séparer les cyclistes et les piétons, ce qu'on pourrait peut-être faire dans tous les nouveaux SP. »

Réponse de la Ville – La pratique actuelle consiste à aménager des espaces séparés pour les cyclistes et les piétons quand l'achalandage augmente; c'est pourquoi il se pourrait que l'on convertisse les SP en infrastructures distinctes éventuellement. Dans le cadre du Plan de transport actif, on prévoit de mettre au point des directives sur les contextes dans lesquels il conviendrait de séparer les infrastructures.

Questions générales

Commencera-t-on à construire la voie ferrée avant, pendant ou après avoir construit les stations?

On mènera de front la construction de la voie ferrée et des stations.

Comment la voie ferrée traversera-t-elle la chaussée?

Tous les ouvrages seront séparés de la route au niveau du sol, ce qui permettra d'assurer le niveau maximum de sécurité et de services pour tous les utilisateurs.

Pourriez-vous faire suivre toutes les questions et toutes les réponses à l'ensemble des participants?

Toutes les questions et toutes les réponses feront l'objet d'une synthèse dans le suivi de l'assemblée.

Y aura-t-il des consultations en présentiel (quand la distanciation sociale ne sera plus obligatoire), dans Zoom ou par téléphone à propos de l'Étape II? Je m'inquiète des nombreux résidents marginalisés qui n'auront pas accès à la plateforme de commentaires en ligne.

L'équipe de l'Étape 2 s'engage à continuer de communiquer avec les résidents et à leur adresser des comptes rendus en continu.

Pour les sentiers polyvalents, a-t-on prévu des voies séparées à l'intention des cyclistes et des piétons?

Les piétons et les cyclistes se partageront les sentiers polyvalents. Il y aura généralement, sur les sentiers polyvalents asphaltés, une ligne de démarcation pour séparer les deux voies à contresens; toutefois, les piétons et les cyclistes se partageront la même voie. Dans les cas où les sentiers polyvalents sont dotés d'une surface en poussière de pierre, il n'y aura pas de ligne de démarcation.

Qu'en est-il de l'aéroport?

L'aéroport ne faisait pas partie de l'Examen de la connectivité. La station proposée sera liée directement à l'aérogare.

Avez-vous visité les stations projetées?

Oui. Plusieurs membres de notre équipe les ont visitées.

Les plans sont-ils dictés par le financement?

Oui. Les coûts font partie de la décision qui sera prise lorsqu'il sera question d'apporter à la connectivité les améliorations proposées. Si on ne peut pas apporter ces améliorations dans le cadre de l'Étape 2, on recommandera de le faire dans le Plan directeur des transports (PDT).

Dans les détails portant sur plusieurs stations, on dit que le Plan doit « pérenniser » ces stations en doublant le nombre de places consacrées au stationnement des vélos. Est-ce dire que l'on réserve seulement des places (sans prévoir de support à vélos) et que ces places seront installées au même endroit que les supports à vélos prévus initialement?

L'Entente du projet précise que l'entrepreneur doit « pérenniser » les stations afin de doubler le nombre de places de stationnement des vélos à chacune des stations de l'Étape 2 du TLR. Autrement dit, pendant la conception des stations, les entrepreneurs doivent s'assurer qu'il y aura suffisamment de place pour permettre à OC Transpo d'installer d'autres places de stationnement des vélos lorsque les stations seront ouvertes au public.

Le Bureau de l'Étape 2 travaille en étroite collaboration avec OC Transpo pour s'assurer que les infrastructures de stationnement des vélos sont installées afin de veiller à ce que l'on puisse stationner le nombre maximum de vélos à tout moment.

Comment le train passera-t-il en dessous ou au-dessus de la station Limebank et du chemin Limebank, de la station Leitrim et du chemin Albion, de la station Uplands et de la promenade Uplands, puis de la station Iris et du chemin Iris?

La voie ferrée passera sur un viaduc au-dessus du chemin Limebank, du chemin Leitrim et du chemin Uplands. Sur le chemin Iris, la route enjambera la voie ferrée.

Le tronçon compris entre la station Gladstone et la station South Keys est-il appelé à rester une voie simple ou sera-t-il agrandi pour en faire une voie double (voies parallèles), soit une dans chaque sens? Il se pourrait qu'on ait déjà répondu à cette question ailleurs. Dans ce cas, pourriez-vous m'indiquer le site Web où je trouverai l'information. Je pense que ce tronçon est appelé à rester une voie simple; sinon, il faudrait élargir (ce qui coûterait très cher) le tunnel du lac Dows et construire un nouveau pont enjambant la rivière Rideau à la station Carleton (ce qui coûterait encore plus cher).

Le tronçon compris entre la station Gladstone et la station South Keys sera constitué tantôt d'une voie simple, tantôt d'une voie double. Une voie simple sera aménagée sur le pont enjambant la rivière Rideau et dans le tunnel du lac Dows; toutefois, on aménagera des voies doubles à la station Carling, à la station Carleton et entre la station Mooney's Bay et la station Walkley.

Pourriez-vous me dire quand la construction des stations devrait commencer? Commencera-t-on à construire la voie ferrée avant, pendant, et après avoir construit les stations?

Les travaux de construction des stations ont commencé, en particulier, dans le sud, dans les futures stations Limebank, Bowesville et Leitrim. Puisque la Ligne Trillium est fermée, d'autres travaux de construction se déroulent le long du tronçon nord du tracé. On a commencé à poser les rails en juillet 2020.

A-t-on analysé la possibilité d'aménager un sentier le long de la ligne à partir du chemin Heron au nord de la rivière Rideau?

Le personnel de la Ville s'est penché sur l'aménagement d'un sentier reliant la station Mooney's Bay à la rivière Rideau, et ce sentier fait partie du Plan sur le cyclisme à long terme de la Ville. Une grande partie de la propriété bordant le couloir ferroviaire dans le tronçon compris entre la station Mooney's Bay et la rivière Rideau appartient au gouvernement fédéral. Le Groupe de la planification des transports de la Ville mène des pourparlers avec le gouvernement fédéral pour s'assurer que cette liaison fera partie des possibilités.

Dans toutes les stations, a-t-on prévu des abris en cas de pluies diluviennes?

Une toiture couvrira tous les couloirs de circulation verticaux (escaliers et rampes d'accès dans les stations, escaliers et rampes donnant accès aux stations à l'extérieur de la zone de tarification contrôlée et ascenseurs). Il n'y aura pas de toit au-dessus des quais, sauf dans la station South Keys et dans la station de l'Aéroport. Tous les quais seront dotés d'abris Transecure et d'abris pour les passagers afin de les protéger contre les intempéries.

Assurera-t-on l'entretien des sentiers polyvalents toute l'année?

L'entretien de certains sentiers polyvalents est assuré selon les normes prévues pour les piétons, certains le sont selon les normes prévues pour les cyclistes, et certains ne le sont pas du tout. La Ville doit déterminer les sentiers qui seront entretenus en hiver. Tous les sentiers polyvalents dotés d'une surface en poussière de pierre plutôt qu'en asphalte ne seront généralement pas entretenus en hiver.

Quelles sont les règles à propos des trottinettes électriques sur les sentiers polyvalents?

Le projet pilote de cinq ans du gouvernement provincial pour l'essai des trottinettes électriques permet aux trottinettistes d'emprunter les sentiers polyvalents. Dans le cadre de ce projet pilote du gouvernement provincial, les municipalités comme Ottawa doivent participer à ce projet avant d'autoriser les trottinettistes à emprunter les sentiers de la localité. Le 10 juin 2020, le Conseil municipal d'Ottawa a approuvé la [Stratégie et projet pilote relatifs aux trottinettes électriques et Ententes avec les fournisseurs de services de partage de vélos et de trottinettes électriques](#) (points 7 et 8). Dans le cadre du projet pilote approuvé par la Ville, les utilisateurs de trottinettes électriques privées et communes peuvent emprunter les sentiers polyvalents, les infrastructures cyclables, les voies cyclables et les pistes cyclables de la Ville, ainsi que les routes sur lesquelles la vitesse est limitée à 50 km/h ou sur lesquelles la limite de vitesse est inférieure. Il n'est pas permis de rouler en trottinette électrique sur les sentiers polyvalents de la CCN, sur les trottoirs ni dans les stations de transport en commun.

Pour ce qui est des règles du stationnement, les trottinettes électriques communes doivent être stationnées debout dans la zone du mobilier urbain sur les trottoirs, dans la zone la plus proche de la bordure de rue dans le tracé des arbres, des bancs publics et des supports à vélos et ne doivent pas faire obstacle aux déplacements des piétons.

Les résidents, les commerces et les entreprises peuvent signaler directement, aux fournisseurs des trottinettes électriques, les cas dans lesquels des trottinettes sont mal stationnées. Les coordonnées des fournisseurs sont indiquées sur chaque trottinette électrique. Les fournisseurs doivent déplacer dans le délai d'une heure les trottinettes électriques mal stationnées. On peut communiquer avec Oiseaux Canada au 1-866-205-2442, avec Lime au 1-888-546-3345 et avec Roll au 1-833-954-0027.

Pour de plus amples renseignements sur les trottinettes électriques, veuillez cliquer sur : <https://ottawa.ca/fr/stationnement-routes-et-deplacements/velo/trottinettes-electroniques>.

Dans quelle mesure est-il possible d'ajouter des éléments dans les projets à aménager (ceux qui sont contourés en orange)? Les sentiers polyvalents permettent aux cyclistes de partir de la station Bowesville pour se rendre à la station Mooney's Bay. Je souhaiterais que la Ville prolonge ce sentier jusqu'au nouveau pont à la station Carleton.

Dans le cadre du Plan directeur des transports (PDT) de la Ville, on tiendra une consultation publique et on donnera aux résidents l'occasion de proposer de nouvelles liaisons piétonnables et cyclables. Pour en savoir plus sur cette consultation, veuillez consulter le site ottawa.ca/miseajourpdt.

Station Bayview

Je n'ai pas pu trouver les plans, ni les détails des liaisons d'autobus ou de la boucle d'autobus de la station Bayview. Comment les passagers feront-ils la correspondance avec les liaisons d'autobus locales et comment le service d'autobus de nuit assurera-t-il les correspondances?

On ne prévoit pas de changements en ce qui concerne l'arrêt d'autobus dans le sens ouest, non loin de l'esplanade de la station Bayview. L'arrêt d'autobus actuel dans le sens est, à l'est du chemin Bayview, est une infrastructure temporaire jusqu'à la fin des travaux de construction du 900, rue Albert. L'arrêt d'autobus sera alors réaménagé devant le nouveau bâtiment et non loin d'une nouvelle intersection signalisée. Les clients qui feront la correspondance entre la station Bayview et l'arrêt d'autobus dans le sens est pourront alors le faire en traversant la rue ou le bâtiment de la station, le nouveau pont piétonnier enjambant les voies ferrées de la Ligne 2 et le nouveau bâtiment de Trinity. Le transport continuera de servir ces arrêts désignés.

Comment le nouveau quai du côté est de la Ligne 2 de la station Bayview sera-t-il relié au reste de la station? A-t-on prévu des ascenseurs et des zones de tarification contrôlées pour les correspondances?

Il n'y aura pas de changements dans les moyens grâce auxquels le quai de la Ligne 2 du côté est sera relié au reste de la station. Ce quai fait toujours partie de la zone de tarification contrôlée, qui donne accès aux ascenseurs et aux escaliers de la station. Les clients auront accès à la station en passant par les entrées existantes ou en franchissant un nouveau portillon d'accès à l'extrémité sud du quai de la Ligne 2. Cette entrée est reliée au sentier polyvalent non loin de l'aréna Tom-Brown et au nouveau pont piétonnier à partir du bâtiment de Trinity, grâce à un ensemble distinct d'escaliers et d'ascenseurs, hors de la zone de tarification contrôlée.

La passerelle piétonnière assurant la liaison entre le 900, rue Albert (bâtiment de Trinity) et la station Bayview agrandie sera-t-elle utilisable quand la station sera fermée? Cette passerelle fera-t-elle partie d'une zone de tarification contrôlée?

La passerelle ne fait pas partie de la zone de tarification contrôlée, et on y aura accès pendant les heures d'ouverture de la Ligne 2.

Commentaires sur la station Gladstone

« On laisse entendre que la deuxième entrée dans le sens sud : 1) permet d'accueillir un nombre considérable d'utilisateurs compte tenu de la densification planifiée dans ce secteur et 2) constituera un moyen d'accès de rechange dans l'éventualité où la première entrée est hors service.

Puisqu'on estime que la vitesse du 85^e percentile dans cette section de la station Gladstone se rapproche de 50 km/h d'après les observations faites à partir du radar routier de l'avenue Irving, je suggère de modérer la circulation sur le passage piétonnable et cyclable de la station Gladstone grâce à un passage surélevé pour ralentir la vitesse des automobiles et réduire le risque de blessures graves.

Le passage surélevé de la station Gladstone comprendrait un îlot protégé pour permettre aux cyclistes de tourner à gauche sur le sentier polyvalent de la Ligne Trillium en descendant la pente dans le sens est, ce qui leur permettrait de faire des virages en toute sécurité.

On prévoit de jumeler le sentier polyvalent de la Ligne Trillium entre la station Bayview et la rue Beech pour séparer l'espace cyclable et l'espace piétonnable. Il s'agit déjà d'un couloir très achalandé, et en raison de la densification planifiée, la capacité de ce sentier polyvalent sera facilement dépassée.

Il faut s'assurer que toutes les infrastructures piétonnables et cyclables sont planifiées pour pouvoir être utilisées 365 jours par an (surtout durant les mois de l'hiver). »

Réponse de la Ville – La station Gladstone est conçue pour permettre d'aménager les entrées intégrées projetées sur l'étage qui surplombe le niveau du sol, à partir des travaux d'aménagement qui se dérouleront du côté est et du côté ouest du tracé. Il y aura un passage piétonnier sur l'avenue Gladstone, à côté de l'entrée de la station, ce qui permettra de fluidifier les déplacements des résidents qui empruntent le sentier polyvalent. Le groupe de la Division de la sécurité routière et des transports de la Ville reverra la conception du passage piétonnier. Nous ferons suivre au groupe responsable de la sécurité de la circulation de la Ville vos idées pour l'intégration d'un passage surélevé et d'un îlot protégé à l'intention des cyclistes qui font des virages à gauche. L'idée de jumeler le sentier polyvalent entre la station Bayview et la rue Beech n'a pas encore été soulevée dans le cadre du Projet de connectivité de l'Étape 2. Nous ferons suivre cette idée à nos collègues du Groupe de la planification des transports, qui l'étudiera dans le cadre de la mise à jour du Plan directeur des transports (PDT).

Station Gladstone

Peut-on enlever les boutons d'appel aux passages piétonniers et pourrait-on les automatiser?

Les décisions portant sur le fonctionnement des signaux de régulation de la circulation seront prises par le personnel de la Circulation routière de la Ville d'Ottawa. Il est possible d'automatiser les boutons d'appel du passage piétonnier, ce qui dépendra toutefois de l'importance de la demande à différentes périodes du jour. Le Bureau de l'Étape 2 du TLR ne peut pas prendre cet engagement.

La passerelle qui enjambe la rue Laurel est-elle toujours réservée aux piétons?

Oui. On a prévu une passerelle piétonnière et cyclable, qui enjambera la voie ferrée à partir de la rue Laurel; elle sera construite à une date ultérieure.

Trinity propose un vaste complexe non loin de la station Gladstone. La conception de cette station en tient-elle compte?

Il n'y aura pas de liaison directe entre le nouveau complexe de Trinity et la station. Cette station est conçue pour permettre d'aménager un deuxième niveau afin de s'assurer que les liaisons en hauteur seront aménagées pour le complexe projeté du côté est et du côté ouest de la station Gladstone.

Les voies cyclables de l'avenue Gladstone seront-elles reliées, à une extrémité ou à l'autre, aux voies cyclables sécuritaires existantes, aux pistes cyclables et aux autres infrastructures ou faudra-t-il construire les autres liaisons manquantes?

L'agrandissement du réseau cyclable donne parfois lieu, effectivement, à des « liaisons manquantes », qu'il faut aménager dans le cadre d'autres projets à réaliser. Dans le Plan directeur des transports (PDT), l'avenue Gladstone est définie comme une voie cyclable sur toute sa longueur. Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa indique qu'entre la rue Preston et l'avenue Parkdale, l'avenue Gladstone est une voie cyclable dans le cadre du réseau abordable.

Où se trouveront les arrêts d'autobus par rapport à la station et au passage?

Les arrêts d'autobus seront aménagés devant la station Gladstone. OC Transpo priorise la proximité des arrêts d'autobus par rapport aux entrées des stations.

Dans la plupart des rendus du TLR, on représente à peine les aménagements accessibles comme on le fait pour les infrastructures cyclables, et les ZEDP accessibles ou les différents aménagements pour les personnes handicapées qui pourraient utiliser les stations ne sont pas représentés du tout. La population d'Ottawa est pourtant constituée à 22 % de personnes handicapées, ce qui pourrait représenter 22 000 utilisateurs.

Nous sommes en train de mettre à jour les premiers rendus des stations qui ont été présentés aux réunions du Comité de consultation publique pour rendre plus fidèlement compte de la diversité de la population d'Ottawa, ainsi que des personnes handicapées. En outre, nous les mettrons à jour pour mieux tenir compte de la présence des infrastructures essentielles de l'accessibilité. La Ville est consciente de l'importance de s'assurer que toutes les infrastructures de l'Étape 2 sont parfaitement accessibles, et tous les plans de conception seront revus pour veiller à respecter rigoureusement ou largement toutes les normes d'accessibilité pertinentes, y compris celles de la LAPHO et les Normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa.

Y aura-t-il des toilettes?

Sur la Ligne Trillium, des toilettes publiques seront aménagées dans la station Limebank et dans la station Bayview. Il y a actuellement des toilettes publiques à la station Bayview.

Combien d'ascenseurs y aura-t-il?

Il y aura deux ascenseurs, soit un de chaque côté.

Station Carling

Peut-on porter à 40 le nombre de places de stationnement des vélos?

Le Bureau de l'Étape 2 du TLR a l'intention de commencer par aménager 20 places de stationnement pour les vélos. Si la demande le justifie, la Ville envisagera d'augmenter le nombre de places.

A-t-on prévu d'élargir les trottoirs à l'approche des stations?

On n'a pas prévu de modifications substantielles des lignes des bordures de rue de l'avenue Gladstone ou de l'avenue Carling dans le cadre du projet de l'Étape 2 du TLR. Les voies cyclables et de transport en commun de l'avenue Carling s'étendent depuis l'avenue Bronson jusqu'à la promenade Sherwood et seront prolongées sur l'avenue Carling en 2024.

Y a-t-il seulement une voie à la station Carling? Quand le côté ouest sera aménagé, assurera-t-on la liaison de cette voie?

Oui. À la station Carling, il n'y a qu'une voie ferrée. Cette voie est doublée un peu au nord de l'autoroute 417. Toutefois, il s'agit toujours d'une seule voie dans le tunnel du lac Dows. Les résidents du complexe aménagé du côté ouest de l'avenue Carling pourront emprunter la passerelle piétonnière de la rue Hickory ou l'avenue Carling.

Sur le site Web, on parle d'améliorer l'arrêt d'autobus dans le sens ouest. Les améliorations annoncées sont souhaitables; toutefois, il faudrait aussi améliorer l'arrêt d'autobus dans le sens est. L'arrêt actuel est situé à l'ouest de la voie ferrée. Pour se rendre à la Ligne 2 en descendant d'un autobus dans le sens est, il faut parcourir les trottoirs étroits qui enjambent le pont ferroviaire pour avoir accès au passage piétonnier. En aménageant à l'est l'arrêt d'autobus dans le sens est, on réduirait les distances à parcourir à pied pour aller prendre l'autobus ou le train.

À l'heure actuelle, on ne prévoit pas d'améliorer les trottoirs sur l'avenue Carling, et on n'a pas prévu non plus d'apporter des changements à l'arrêt d'autobus dans le sens est. Le terrain à l'est de la station Carling est un domaine privé. Si on devait aménager à cet endroit l'arrêt d'autobus dans le sens est, il faudrait acheter ce terrain ou l'exproprier.

À cause de la conception des signaux actuels de circulation de l'avenue Carling et du sentier polyvalent de la Ligne Trillium, les automobilistes qui se déplacent dans le sens est en descendant la colline sur l'avenue Carling pourraient confondre les feux de circulation avec ceux qui se trouvent à l'angle de la rue Preston et de l'avenue Carling, ce qui constitue une situation dangereuse pour les véhicules qui grillent ces feux (comme je l'ai moi-même constaté). Quelles sont les solutions?

Faut-il prioriser les piétons et les cyclistes dans l'aménagement des feux de circulation de l'avenue Carling? Ces problèmes se produisent hors des heures de pointe; toutefois, les piétons et les cyclistes doivent souvent attendre, le jour, longtemps avant de traverser.

Vos commentaires sur le passage piétonnier de l'avenue Carling seront transmis à notre groupe de la Sécurité routière, qui a participé activement à l'Examen de la connectivité de l'Étape 2.

Commentaires sur la station Carleton

« Je suis TRÈS heureux de constater que le passage inférieur sera élargi et qu'un deuxième passage inférieur sera aménagé pour tenir compte de la hausse soudaine des arrivées et des départs pendant la plus grande partie de l'année scolaire. Toutefois, je n'ai pas pu consulter d'information sur l'élargissement des sentiers qui servent (ou qui serviront) ces passages inférieurs. En particulier, du côté est de la station, le sentier est bloqué par la barrière qui ceinture le terrain de stationnement, ce qui crée un achalandage dense et un effet de couloir de ce côté. Ce n'est pas idéal pour les personnes angoissées qui souffrent de claustrophobie. C'est la raison pour laquelle les piétons qui traversent le terrain de stationnement sont nombreux. Il faudrait éventuellement élargir les sentiers qui servent ces passages inférieurs, en particulier du côté est de la station. »

Réponse de la Ville – L'Université Carleton mettra au point un plan de connectivité pour son campus afin de s'assurer que les étudiants, les employés et les résidents de la collectivité peuvent se déplacer en toute sécurité et sans encombre entre la station et les pavillons du campus ou les quartiers environnants. Le

deuxième passage inférieur au nord de la station est un projet planifié de l'Université Carleton et ne sera pas opérationnel lorsque la Ligne Trillium sera mise en service.

« *J'habite le Vieil Ottawa-Sud et je m'intéresse beaucoup à la connectivité de la station Carleton.* »

Station Carleton

Comment avez-vous calculé le nombre de places de stationnement pour les vélos?

Nous avons tenu compte de nombreux facteurs, dont le nombre de personnes qui habitent non loin de la station, l'achalandage projeté et le nombre de destinations proches de cette station.

Pourrait-on prévoir une liaison avec le réseau de sentiers souterrains existant de l'Université Carleton?

L'Université Carleton profite de l'occasion pour ajouter une partie du tunnel sous la voie ferrée pour aménager éventuellement une liaison avec son réseau de tunnels. Dans le cadre de l'Étape 2, on construit les passages inférieurs piétonniers sans prévoir de liaison avec le réseau de tunnels. L'Université Carleton aménagera ces liaisons éventuellement; ces liaisons ne font pas partie du périmètre du projet de l'Étape 2.

Assurera-t-on l'entretien, en hiver, de la passerelle piétonnière et cyclable, ainsi que de l'accès en passant par le parc Vincent-Massey?

La nouvelle passerelle piétonnière est conçue pour être entretenue en hiver. La CCN est propriétaire du parc Vincent-Massey et en assure l'entretien. L'entretien hivernal de cette passerelle fera l'objet de discussions avec le personnel des opérations de la Ville et les représentants de la CCN pour savoir si les travaux d'entretien sont réalisables.

Quelle est la largeur de la nouvelle passerelle piétonnière et cyclable?

La nouvelle passerelle piétonnière et cyclable aura une largeur d'au moins 5 mètres à tous les points.

Les cyclistes pourront-ils emprunter le passage inférieur élargi de la station? Le nouveau passage inférieur au nord de la station aura-t-il une largeur comparable, et les cyclistes pourront-ils l'emprunter?

Les cyclistes pourront emprunter les passages inférieurs de l'Université Carleton. Le passage inférieur au nord est un projet que mènera l'Université Carleton et qui ne sera pas opérationnel lorsque la Ligne Trillium sera mise en service.

Il y a deux entrées distinctes qui donnent accès à la station. On peut entrer d'un côté, se rendre compte qu'en fait on voulait entrer dans l'autre sens et sortir de la station, et se faire refuser l'accès de l'autre côté quand le portillon affiche le message d'erreur pour faire savoir que la carte est « déjà balayée ». Pourrait-on corriger ce problème?

Malheureusement, l'équipe du projet de l'Étape 2 n'a pu modifier les entrées de la station Carleton, puisqu'il n'y a pas de quai central entre les voies ferrées, comme dans la station Pimisi; les quais sont plutôt aménagés de part et d'autre des voies ferrées.

Commentaires sur la station Mooney's Bay

« Puisque le chemin Heron fait déjà partie d'une importante voie cyclable — le parcours cyclable transurbain n° 7 — et que des infrastructures améliorées (voies cyclables surélevées) seront aménagées quand on construira la ligne de transport en commun rapide par autobus du chemin Baseline, il faut prévoir une liaison plus sécuritaire à partir de la route jusqu'à la station pour assurer les déplacements multimodaux. La rampe d'accès actuelle dotée d'une bretelle en lacets rejoint la voie piétonnière au bas de l'escalier parallèle. La rampe d'accès actuelle, en raison de sa largeur, entraîne la congestion parmi les cyclistes qui circulent à contresens et les autres utilisateurs qui font appel à des aides à la mobilité; en outre, tous doivent s'entasser

dans le même couloir non loin de la station. Il faut donc que la rampe d'accès soit plus large, surtout dans l'aménagement avec bretelle en lacets. Il faut aussi prévoir un espace complètement séparé au bas de la descente pour éviter les conflits avec les piétons. Puisqu'il y aura aussi des usagers qui contourneront la station à vélo à cause du parcours traversant aménagé sur le sentier polyvalent entre le chemin Heron et le carrefour giratoire du chemin Brookfield, il faut réfléchir mûrement à la conception des détails de l'esplanade de la station, toujours pour éviter les conflits. »

Réponse de la Ville – Nous avons tenu compte de vos commentaires à propos de la sécurité des cyclistes qui descendent du chemin Heron pour se rendre à la station Mooney's Bay. Le Bureau de l'Étape 2 du TLR travaille en étroite collaboration avec les représentants du gouvernement fédéral sur les Buttes de la Confédération afin de connaître le meilleur moyen à adopter pour permettre aux cyclistes de traverser cet espace. La plus grande partie du domaine de cette station appartient au gouvernement fédéral; c'est pourquoi cette collaboration est nécessaire.

« On pourrait améliorer la station Mooney's Bay en aménageant une deuxième entrée à l'extrémité sud du quai pour mieux servir les résidents et piétons du quartier Riverside Park qui ont accès à la Ligne 2. L'entrée actuelle de la station est située à l'extrême nord du quai, alors que seule la zone résidentielle des alentours de la station se trouve directement au sud de cette station : les résidents ont accès à cette ligne en empruntant le sentier polyvalent. Tout le quartier Riverside Park est situé au sud du quai et il faudra, en agrandissant le quai, emprunter le parcours qui longe le quai pour y avoir accès sur presque toute sa longueur afin de passer par l'entrée nord, puis de revenir sur ses pas, et faire l'inverse pour sortir du train : les résidents qui sortiront du train devront emprunter le quai au nord et revenir sur leurs pas pour rentrer chez eux. L'aménagement d'une entrée à l'extrémité sud permettrait d'encourager les résidents à prendre le train léger, surtout dans les zones résidentielles de plus grande densité aménagées sur l'avenue Brookfield. L'entrée de l'extrémité nord est bien orientée pour servir les usagers qui se rendent aux autobus sur le chemin Heron; or, une nouvelle entrée à l'extrémité sud pour assurer la liaison avec le sentier permettrait de mieux servir les résidents du secteur et d'encourager l'utilisation du train léger. »

Réponse de la Ville – Le Bureau de l'Étape 2 du TLR a demandé à l'entrepreneur de pérenniser la station Mooney's Bay afin de prévoir une deuxième entrée à l'extrémité sud.

« Pour ce qui est de la station Mooney's Bay, le site Web parle des améliorations à apporter à l'arrêt d'autobus dans le sens ouest. Ces améliorations sont souhaitables; or, il faudrait aussi améliorer l'arrêt d'autobus dans le sens est. L'arrêt actuel à l'ouest de la voie ferrée est isolé. Pour se rendre de l'arrêt d'autobus dans le sens est jusqu'à la Ligne 2, il faut emprunter les trottoirs étroits sur le pont ferroviaire pour avoir accès au passage piétonnier. Si on pouvait partir de l'arrêt d'autobus dans le sens est pour se rendre à l'est, on réduirait la distance à parcourir à pied pour les correspondances entre l'autobus et le train.

A : Le parcours est-ouest qui assure la liaison avec le pôle d'emploi sur le domaine des SPAC au nord de la centrale de chauffage est en mauvais état et est trop étroit pour permettre aux piétons et aux cyclistes de se déplacer. Il faudrait l'agrandir pour en porter la largeur à 3 mètres. Il faut aussi améliorer les bateaux de trottoir du côté ouest du sentier.

B : Ou encore, s'il n'est pas possible d'élargir le sentier, il devrait rester accessible en permanence pour permettre aux cyclistes de le contourner en empruntant la route qui passe devant la centrale de chauffage.

C : Il y a une ligne de parcours souhaitée bien définie qui mène à l'escalier conduisant aux arrêts d'autobus du chemin Heron. Il faudrait ajouter, à cet endroit, un sentier en bonne et due forme. Les points A et B portent sur l'embouteillage créé par le sentier existant, à cause de la liaison cyclable entre le campus des bureaux et le sentier polyvalent dans le sens sud.

Réponse de la Ville – Le Bureau de l'Étape 2 du TLR aménagera l'éclairage du sentier polyvalent au sud de la station. Ce sentier doit aussi faire l'objet de travaux d'entretien à intervalles réguliers et de travaux de modernisation par l'entremise du Groupe de l'entretien de la Ville. La centrale de chauffage non loin de la

station Mooney's Bay appartient au gouvernement fédéral. La Ville mène actuellement des pourparlers avec le gouvernement fédéral afin de connaître les meilleurs moyens à adopter pour améliorer l'infrastructure cyclable dans le voisinage de cette station. Le personnel de la Ville s'est penché sur l'aménagement d'un sentier assurant la liaison entre la station Mooney's Bay et la rivière Rideau, et ce sentier fait partie du Plan pour le cyclisme à long terme de la Ville. Une grande partie du domaine bordant le couloir ferroviaire dans le tronçon compris entre la station Mooney's Bay et la rivière Rideau appartient au gouvernement fédéral, et le Groupe de la planification des transports de la Ville mène des pourparlers avec le gouvernement fédéral pour s'assurer que cette liaison sera éventuellement aménagée.

« Merci de prévoir d'ajouter de l'éclairage sur le sentier entre la station Mooney's Bay et le rond-point du chemin Brookfield. À la station Mooney's Bay, on a considérablement investi dans l'aménagement de garde-corps pour gérer la circulation des passagers à destination de l'entrée. Je crois savoir que puisque cette station a été construite vis-à-vis d'une colline, c'est très glissant en hiver à cause de l'eau qui s'écoule de la colline. Or, si on vient du sud, il faut traverser un labyrinthe pour rejoindre les usagers qui se rendent à l'entrée de la station, ce qui n'a aucun sens. En outre, il faut élargir le sentier qui mène à l'entrée, puisque les passagers qui sortent de la station se retrouvent au beau milieu d'un sentier récréatif étroit et se mêlent aux cyclistes qui se retrouvent soudainement au milieu d'une foule. Il serait utile d'enlever certains garde-corps. Je sais que vous prévoyez de garder l'entrée existante de la station. Mais est-ce à dire que vous ne pouvez rien faire pour l'aménagement du sentier dans les alentours? Enlever les garde-corps permettra aussi de déneiger les lieux. »

« Ce serait fantastique de pouvoir aménager une zone de dépose-minute non loin de la station Mooney's Bay. Je constate qu'il en est question dans les plans des autres stations. Il faudrait peut-être établir des plans en commun avec l'organisme responsable de l'exploitation du site de Postes Canada. Voici pourquoi : en hiver, le temps est parfois trop glacial pour se rendre à pied à la station, et les arrêts prévus pour les 90 autobus sont éloignés. En fait, y a-t-il moyen de réaménager le circuit 90 de la station Greenboro (de préférence à destination de la station Hurdman) pour rapprocher ce circuit de la station, par exemple en prévoyant le virage à droite sur le chemin Heron, pour avoir accès aux environs de l'édifice sir Leonard Tilley, pour ensuite arriver sous le chemin Heron juste à côté du passage qui mène à la station, au lieu de tourner à gauche pour traverser de nombreuses voies de circulation très achalandées? Après avoir pris les passagers à la station Mooney's Bay, l'autobus pourrait tourner à droite à l'arrêt dans les trois directions, se rendre au-delà du garage de stationnement, puis tourner à gauche à l'intersection principale des quatre directions, pour ensuite rejoindre le circuit existant. »

Le Bureau de l'Étape 2 du TLR travaille en étroite collaboration avec les planificateurs des Buttes de la Confédération, qui ont lancé les travaux de réaménagement dans le cadre du Plan directeur pour ce secteur. Vos commentaires sur le réaménagement du circuit 90 ont été transmis au groupe de la Planification du service d'OC Transpo.

« Il faudrait prévoir une deuxième entrée nouvelle ou des escaliers à la station Mooney's Bay pour que les piétons qui empruntent le sentier polyvalent n'aient pas à revenir sur leurs pas inutilement en parcourant plusieurs centaines de mètres. »

Réponse de la Ville – Le Bureau de l'Étape 2 du TLR a demandé à l'entrepreneur de pérenniser la station Mooney's Bay afin de prévoir une deuxième entrée à l'extrémité sud.

« À cause de la localisation de la nouvelle résidence de 832 logements de l'Université Carleton sur le chemin Brookfield, je suppose que bien des utilisateurs emprunteront le chemin le plus direct et le plus sécuritaire pour avoir accès à la station Mooney's Bay. Autrement dit, ils traverseront la rue à la première intersection à l'est de la résidence avant le carrefour giratoire de la promenade Brookfield et passeront devant Santé Canada. Si je dis qu'il s'agit du parcours le plus sécuritaire, c'est parce qu'il n'y a pas encore de passage prioritaire pour les piétons et les cyclistes qui veulent avoir accès au sentier polyvalent non loin du carrefour

giratoire. C'est pourquoi il faudrait élargir et améliorer le sentier à l'intention des piétons et des cyclistes non loin de la centrale de chauffage de Services publics et Approvisionnement Canada. Il faudrait planifier comme il se doit le drainage de l'eau et l'entretien hivernal pour permettre aux piétons et aux cyclistes d'emprunter ce sentier. Il faudrait désactiver le capteur de présence de vélos aux feux rouges à l'intersection de la promenade Brookfield et du chemin menant à l'édifice de Santé Canada. En effet, les usagers du transport actif se trouvent dans une situation dangereuse quand ils essaient d'avoir accès au sentier polyvalent de la promenade Brookfield à partir de l'édifice de Santé Canada. Les vélos activent le capteur de présence; or, il est facile de traverser trop tôt et de se retrouver au beau milieu d'une congestion automobile. Il faudrait aménager un sentier suivant la ligne de parcours souhaitée à partir du trottoir non loin de la centrale de chauffage de Services publics et Approvisionnement Canada jusqu'à la bretelle en lacets. Il faut aussi prévoir l'utilisation que l'on fera du sentier et son entretien en hiver. il faudrait élargir et améliorer la bretelle en lacets à l'intention des cyclistes et des piétons pour pouvoir faire appel à ces deux modes de transport pendant toutes les saisons. »

Réponse de la Ville – Nous travaillons en étroite collaboration avec les représentants fédéraux de la propriété des Buttes de la Confédération pour veiller à améliorer l'accès des piétons et des cyclistes à la station Mooney's Bay et pour leur permettre de traverser cette station. Pour vous tenir au courant des travaux menés dans le cadre du Plan directeur des transports, nous vous invitons à cliquer sur <https://participons.ottawa.ca/plan-directeur-des-transports>. Le Bureau de l'Étape 2 mettra sur pied un groupe de travail pour revoir la question de l'entretien hivernal et l'éclairage de toutes les nouvelles infrastructures municipales construites par ce bureau. Il s'agit, pour l'équipe, d'une priorité qui sera finalisée en prévision de la mise en service de l'Étape 2.

Station Mooney's Bay

Pourquoi le nombre de places de stationnement des vélos est-il si limité à l'heure actuelle? Il n'y a que cinq places. Combien de places supplémentaires envisage-t-on d'aménager et dans quel délai prévoit-on de le faire?

À l'heure actuelle, il n'y a qu'une infrastructure de stationnement des vélos à quatre anneaux. S'il en est ainsi, c'est entre autres à cause de la superficie limitée du domaine municipal à cet endroit : la plus grande partie du terrain des alentours de la station Mooney's Bay appartient au gouvernement fédéral. Le Bureau de l'Étape 2 travaillera en collaboration avec les partenaires fédéraux et les conseillers municipaux de la localité pour calculer le nombre de places de stationnement des vélos à aménager et pour tâcher de les aménager quand la Ligne Trillium sera mise en service.

A-t-on renoncé au plan établi pour aménager cette station au nord du chemin Heron?

On a tenu des discussions préliminaires pour l'aménagement de cette station au nord; dans le même temps, SPAC revoit le réaménagement de l'ensemble des Buttes de la Confédération.

Pourrait-on aménager une zone de dépose-minute en bonne et due forme non loin de la station Mooney's Bay?

Le Bureau de l'Étape 2 du TLR travaille en étroite collaboration avec les planificateurs des Buttes de la Confédération, qui sont en train de lancer le réaménagement du secteur dans le cadre du Plan directeur.

Station Walkley

Sera-t-il facile de se rendre à pied à la station Walkley à partir du côté nord de la rue?

Les résidents pourront traverser la rue à partir de la nouvelle station du TLR du côté sud du chemin Walkley pour se rendre au nord de ce chemin en empruntant l'intersection signalisée à l'angle du chemin Walkley et la bretelle de sortie du Transitway ou en traversant l'intersection signalisée à l'angle du chemin Walkley et des chemins privés Glenhaven et Anand.

Peut-on remplacer les escaliers ordinaires en escaliers mécaniques? Il semble qu'il y aura beaucoup de marches à monter.

Il y aura un ascenseur pour les résidents qui ne souhaitent pas prendre les escaliers.

La zone de dépose-minute est importante. Sera-t-elle aménagée des deux côtés du chemin Walkley?
La zone d'embarquement et de débarquement des passagers (ZEDP) prévue sur le chemin Walkley n'est planifiée que pour le côté sud.

Quelle est la situation du sentier menant au sud-est pour assurer la liaison entre la station et la rue Bank?
À l'heure actuelle, le sentier polyvalent longeant le côté est de la station Walkley prend fin au terrain de stationnement au sud de l'immeuble en copropriété. Le Groupe de la planification des transports de la Ville est en train de finaliser la liaison menant à la rue Bank.

Assurez-vous la coordination avec les plans de la Ville pour la piste cyclable de liaison avec la promenade Riverside et la rue Bank sur le chemin Walkley?

Le Bureau de l'Étape 2 du TLR travaille en étroite collaboration avec ses collègues du Groupe de la planification des transports. La Ville est en train de mettre au point la conception fonctionnelle pour assurer la connectivité cyclable entre la promenade Riverside et la rue Bank le long du chemin Walkley.

Aura-t-on facilement accès au sentier polyvalent du côté est de la promenade de l'Aéroport à partir de la station Walkley?

Les résidents qui veulent avoir accès au sentier polyvalent du côté est de la promenade de l'Aéroport devront prendre les ascenseurs ou les escaliers en sortant du chemin Walkley pour traverser la station du Transitway sur ce chemin.

Pourrait-on agrandir la station sous le chemin Walkley pour protéger les passagers contre la pluie et la neige, de même que pour aménager une entrée du côté nord de la rue, peut-être même à partir du chemin privé Westvalley?

La localisation des stations ne sera pas modifiée. Des toits couvriront tous les éléments des déplacements verticaux (escaliers et bretelles d'accès dans les stations, escaliers et bretelles d'accès des stations hors de la zone de tarification contrôlée et des ascenseurs). Il n'y aura pas de toit au-dessus des quais, sauf dans la station South Keys; il y aura un toit partiel à la station de l'Aéroport. Tous les quais seront protégés contre les intempéries grâce à des abris Transecure et à des abris pour les voyageurs. Pour aménager une liaison avec le chemin privé Westvalley, il faudrait acheter une propriété, ce qui ne fait pas partie du périmètre de l'Examen de la connectivité de l'Étape 2 du TLR.

Sera-t-il possible de partir de la station d'autobus pour se rendre à la station du train sans emprunter le chemin Walkley?

Non. Les passagers des autobus du Transitway devront sortir sur le chemin Walkley pour se rendre à la station Walkley de l'O-Train. On s'attend à ce que la plupart des passagers des autobus prennent leur correspondance à la station Greenboro et à la station South Keys.

Comment s'y prendra-t-on pour se rendre, avec un vélo, du chemin Walkley jusqu'à la station et au Transitway sans emprunter les escaliers?

Dans la station Walkley de l'O-Train, un ascenseur sera aménagé entre la rue et le quai. En outre, il y aura des rainures ou des « rampes d'accès pour vélos » sur le bord des escaliers afin de permettre de monter et de descendre les escaliers en transportant un vélo. Dans la station existante du Transitway, il y a, du côté nord

du chemin Walkley, des ascenseurs qui mènent au niveau du quai et au sentier polyvalent. Nous n'apportons pas de changements à la station du Transitway existante dans le cadre de l'Étape 2.

À la station Walkley, y aura-t-il aussi une entrée et une sortie à l'extrémité sud de la station? De nombreux utilisateurs pourraient, s'ils le souhaitent, se rendre aux nouveaux appartements construits au sud, à la RAO ou au nouvel établissement Starbucks, entre autres, sans avoir à revenir sur leurs pas comme ils doivent le faire à partir du sentier cyclable de Mooney's Bay. Comment fonctionnera exactement le dépose-minute? Cette zone sera-t-elle aménagée sur le chemin Walkley ou entre l'hôtel et le premier immeuble d'appartements?

Il n'y aura qu'une seule entrée dans la station Walkley; toutefois, on rehaussera l'aménagement du sentier piétonnier tout de suite à l'est de la station et menant au sud. Sur le chemin Walkley, on a prévu une zone d'embarquement et de débarquement des passagers (ZEDP) pour le côté sud du chemin Walkley à destination de l'est de la station.

Commentaires sur la station Greenboro

« Je suis heureux d'apprendre qu'on a prévu la liaison du sentier polyvalent avec la rue Bank et le passage cyclable à l'angle de la rue Bank et du chemin Johnston. Il faudrait si possible aménager l'infrastructure cyclable proposée pour le chemin Johnston; sans cette infrastructure, le passage cyclable à l'angle de la rue Bank et du chemin Johnston ne permettra pas d'assurer la liaison du côté est. »

Réponse de la Ville – Nos collègues des Services de la planification des transports ont donné la priorité à l'infrastructure cyclable le long du chemin Johnston.

Station Greenboro

Cette station sera-t-elle accessible à partir du côté est seulement?

Oui. L'accès à la station se fera à partir du côté est seulement. La liaison avec le côté ouest continuera de se faire à la station South Keys.

A-t-on prévu un nouveau sentier polyvalent entre la rue Bank et la station Greenboro ou aménagera-t-on un sentier polyvalent rehaussé?

Il s'agira d'un nouveau sentier polyvalent.

Comment fera-t-on pour se rendre au sentier du ruisseau Sawmill à partir de la station Greenboro?

Les résidents auront accès au sentier du ruisseau Sawmill à partir de la station South Keys.

Comment vous y prendrez-vous pour atténuer le problème de la route donnant accès à la station Greenboro, puisqu'il s'agit d'un point qui peut devenir très congestionné à cause du poste de taxis, des piétons, du point de dépose des passagers des voitures, des voitures qui entrent dans le parc-o-bus et qui en sortent ainsi que de la galerie marchande.

OC Transpo a repensé et amélioré, il y a à peu près cinq ans, la ZEDP et la zone du stationnement accessible de la station Greenboro pour respecter les Normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa. Nous n'apporterons pas de changements importants à ces zones. Nous reverrons tous les plans de conception de l'Étape 2 pour nous assurer que ces plans permettent de réduire les conflits entre les utilisateurs dans toute la mesure du possible.

Pourrait-on aménager une liaison avec le sentier polyvalent du ruisseau Sawmill?

Le Bureau de l'Étape 2 du TLR n'aménagera pas de liaison avec le sentier du ruisseau Sawmill à la station Greenboro. Cette option, qui a été revue dans le cadre de la planification, a été jugée prohibitive. Il faudra continuer de passer par la station South Keys pour se rendre au sentier du ruisseau Sawmill. De plus, un

nouveau sentier permettra désormais aux cyclistes et aux piétons de se déplacer dans le sens sud, à partir de la station South Keys, jusqu'à la station Bowesville.

Quel type d'infrastructure cyclable (piste cyclable, bande cyclable peinte ou sentier polyvalent) sur le chemin Johnston a-t-on prévu dans la conception des passages cyclables à l'intersection de la rue Bank et du chemin Johnston? L'infrastructure du chemin Johnston (projet P1-7b du Plan sur le cyclisme d'Ottawa) sera-t-elle construite par la Ville dans le cadre des travaux de la station?

Il faut encore définir les détails exacts de la connectivité de la station Greenboro et du passage cyclable de la rue Bank. Les infrastructures cyclables le long du chemin Johnston ne font pas partie, à l'heure actuelle, du périmètre du projet de l'Étape 2 du TLR; toutefois, nous travaillons de concert avec nos collègues des Services de la planification des transports, qui sont au courant de la connectivité souhaitée à cet endroit. On a réalisé le projet P1-7 (liaison verte du quartier Hunt Club) sans apporter de modifications, pour l'instant, au chemin Johnston.

Commentaires sur la station South Keys

« Je suis d'accord avec les propositions, surtout les voies cyclables entre la station et la rue Dazé. Je recommande d'intégrer dans ce projet la moitié est du « G » (voies cyclables sur la rue Dazé et la promenade Cahill à partir de l'entrée de la galerie marchande South Keys menant au chemin Southgate). Au sud du chemin Hunt Club, il faudrait prévoir une liaison avec le sentier polyvalent le long du tracé. Il faudrait construire un nouveau sentier polyvalent pour assurer la liaison avec le parc West Bridle Path. »

Réponse de la Ville – Nous avons transmis à nos collègues du Groupe de la planification des transports le dossier du prolongement de la voie cyclable traversant la rue Bank. Ce groupe en tiendra compte dans ses mises à jour du Plan directeur des transports, du Plan sur le cyclisme et du Plan de la circulation piétonnière, qu'il est en train d'apporter. Vous pouvez lui faire suivre vos commentaires en cliquant sur ce lien :

<https://participons.ottawa.ca/plan-directeur-des-transports>.

« Stationnement des vélos du côté de la station donnant sur le ruisseau Sawmill. »

Station South Keys

Pourquoi ne peut-on pas coordonner les trains pour que certains partent de l'aéroport et se rendent directement à la station Bayview, au lieu d'obliger les voyageurs à changer de train à la station South Keys? *Même si l'infrastructure ferroviaire du Lien vers l'aéroport protégera le service menant directement à Bayview, ce scénario obligerait les passagers qui se déplacent dans le sens nord à partir de la station South Keys à changer de train. En raison de l'achalandage beaucoup plus important des passagers qui se rendent à la station Limebank ou qui en repartent, ce scénario opérationnel est improbable.*

Il faudrait relier directement à l'Aéroport, en passant par le Centre EY, le sentier polyvalent nord-sud le long de la promenade de l'Aéroport. Je sais qu'on a éliminé cette liaison dans les plans; pourriez-vous noter cette plainte et m'indiquer à qui je dois m'adresser pour la déposer ou pour m'opposer? Pourrait-on pérenniser ce mini-sentier polyvalent menant à la promenade Uplands dans l'éventualité où l'on financerait effectivement une liaison directe à partir du sentier polyvalent nord-sud jusqu'à l'Aéroport international d'Ottawa?

Nous avons fait suivre pour étude votre suggestion d'assurer la liaison du sentier polyvalent nord-sud le long de la promenade de l'Aéroport au personnel de la Ville qui s'occupe de la mise à jour du Plan de transport actif et du Plan sur le cyclisme. Pour suivre cette initiative et faire d'autres commentaires, vous pouvez vous inscrire sur le lien <https://participons.ottawa.ca/plan-directeur-des-transports>.

Ajouterez-vous des feux de circulation pour les cyclistes aux intersections de la rue Dazé (surtout sur la rue Bank et sur la rue Dazé)?

Le Bureau de l'Étape 2 du TLR recommandera de prévoir, dans le Plan directeur des transports (PDT), des passages piétonniers et cyclables aux intersections de la rue Dazé dans la mise à jour qui se déroule à l'heure actuelle.

Qu'a-t-on prévu pour ce qui est des ascenseurs et des sentiers de randonnée plus larges à l'intention de ceux qui se déplacent en fauteuil roulant ou qui promènent des enfants en poussette?

Dans l'Étape 2 comme dans l'Étape 1, des stations seront conçues pour que les résidents et les visiteurs y aient parfaitement accès, quel que soit leur niveau d'aptitudes physiques, conformément aux principes de la conception universelle et aux Normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa.

Comment assurera-t-on la liaison entre la voie cyclable (F) et la rue Dazé aux feux de circulation existants (au coin de la rue Dazé et de l'entrée donnant accès à la station)?

Si la recommandation d'ajouter des voies cyclables le long de l'entrée donnant accès à la station est adoptée, nous nous pencherons sur des options pour intégrer les pistes cyclables dans la conception de l'intersection de la rue Dazé.

Pourriez-vous décrire les points de transfert entre le lien vers l'aéroport, la station South Keys et la Ligne principale?

Il suffira de traverser le quai. Il n'y aura pas de changements dans les déplacements verticaux.

Le calendrier d'aménagement de l'infrastructure cyclable sur la promenade Cahill et la rue Dazé (projet P2-19 du PCO) pour rejoindre la piste cyclable proposée à cette station (amélioration F) sera-t-il accéléré, pour que l'infrastructure soit prête à peu près en même temps? Aménagera-t-on des places de stationnement pour les vélos sur le côté du sentier du ruisseau Sawmill de la station?

L'équipe de l'Étape 2 du TLR et le personnel du Groupe de la planification des transports se pencheront plus attentivement sur cette question. Pour l'heure, on n'a pas confirmé la date de la mise en œuvre du projet P2-19 du Plan sur le cyclisme d'Ottawa le long de la promenade Cahill et de la rue Dazé. On aménagera des places de stationnement pour les vélos du côté ouest de la station South Keys; ces places seront accessibles à partir du sentier du ruisseau Sawmill.

Dans la station de l'Aéroport, y aura-t-il une zone d'attente sécurisée et chauffée? Les voyageurs qui attendent devraient pouvoir le faire dans une zone sécuritaire climatisée et chauffée, sans être obligés de se déplacer à pied ou de faire la file dans le froid ou sous la chaleur.

Dans la station de l'Aéroport, le hall sera ceint. Il comprendra 16 sièges et sera surveillé grâce à un système de télévision en circuit fermé. L'aire d'attente Transecure sera protégée contre les intempéries. Il y aura une liaison directe entre l'aéroport et la station du TLR; il ne sera donc pas nécessaire de sortir de la station.

Commentaires sur la station Leitrim

« Je suis d'accord avec les améliorations représentées dans les plans. Les signaux de circulation du chemin Albion, du chemin Quinn et du chemin Fenton sont des éléments essentiels de la liaison avec la collectivité de Findlay Creek, et il faudrait les installer le plus tôt possible. »

Réponse de la Ville – Pour l'instant, la liaison cyclable menant à Findlay Creek restera informelle, en espérant qu'elle sera priorisée dans le Plan directeur des transports. Puisque les accotements asphaltés le long du chemin Albion sont larges, on ne priorise pas l'aménagement d'un sentier polyvalent le long du côté est.

Station Leitrim

Pourriez-vous expliquer comment on empruntera le chemin Quinn?

Les piétons et les cyclistes qui veulent avoir accès à la station emprunteront le chemin Quinn. Le sentier polyvalent traversant le chemin Gilligan sera le raccourci qu'emprunteront les piétons pour se rendre à la station. Les automobilistes ne pourront pas emprunter le chemin Quinn pour avoir accès au parc-o-bus.

Comment les automobilistes se rendront-ils au parc-o-bus? Où sera le point de dépose?

Les automobilistes auront accès à la station et au parc-o-bus en passant par le chemin Gilligan. Il y aura une ZEDP à la station Leitrim, non loin de l'entrée de cette station. Il y aura de la place pour environ quatre véhicules dans la ZEDP.

Comment fonctionnera le reste de la liaison menant à Findlay Creek (et représentée en D dans la carte)?

Pour l'instant, la liaison cyclable menant à Findlay Creek restera informelle, en espérant qu'elle sera priorisée dans le Plan directeur des transports. Puisque les accotements asphaltés le long du chemin Albion sont larges, on ne donne pas la priorité à l'aménagement d'un sentier prioritaire du côté est.

Commentaires sur la station Bowesville

« J'ai été étonné de lire que le sentier polyvalent longeant la ligne ferroviaire n'est compris qu'entre la station South Keys et la station Bowesville. »

Station Bowesville

Avez-vous consulté une étude de l'achalandage au départ de l'extrémité sud, par exemple à partir du secteur Osgoode?

À l'heure actuelle, nous attendons l'étude des transports d'IBI; toutefois, la Ville s'est fixé pour cible une part modale d'au moins 33 % des transports en commun dans cette collectivité. Autrement dit, 33 % des déplacements se feront grâce aux transports en commun. Dans toutes les décisions sur le transport, ainsi que dans la conception et l'agrandissement de la chaussée, cette cible est la condition première, et on veillera à ce qu'elle soit respectée rigoureusement ou largement.

Quel est le plan adopté pour Bowesville? S'agit-il d'une liaison naturelle avec Findlay Creek? Les usagers potentiels sont-ils nombreux dans cette collectivité?

Les résidents de Findlay Creek utiliseraient probablement la station Leitrim, qui est la plus proche de leur collectivité. Le principal parc-o-bus, dans lequel seront aménagées 800 places, sera probablement installé non loin de la station Bowesville.

La passerelle pour les piétons du chemin Bowesville sera-t-elle assez grande pour s'adapter à l'expansion projetée des routes et aux camions qui passeront en dessus?

Oui. La conception de la passerelle piétonnière du chemin Bowesville est assez grande pour l'élargissement projeté de ce chemin.

A-t-on prévu une liaison avec le sentier polyvalent entre la station Limebank et la station Bowesville? Y a-t-il des sentiers polyvalents projetés et à aménager pour assurer la liaison entre la station Bowesville et la collectivité existante de Riverside-Sud ou d'autres lotissements (par exemple le prolongement est du chemin Spratt ou le prolongement de la rue Boothfield)?

À l'heure actuelle, on n'a pas prévu de sentier polyvalent entre la station Bowesville et la station Limebank. Dans l'aménagement de la nouvelle collectivité entre la station Limebank et la station Bowesville, la Ville continuera de travailler de concert avec les promoteurs pour intégrer les sections attenantes du sentier polyvalent et la connectivité communautaire dans le cadre de l'approbation des lotissements. La version provisoire du Plan d'aménagement du territoire du secteur représente des sentiers polyvalents parallèles au couloir ferroviaire du côté nord et du côté sud, ainsi que des liaisons avec les collectivités projetées.

Commentaires sur la station Limebank

« Mes commentaires sur ce projet portent sur l'importance de la connectivité des transports en commun pour servir l'aménagement de la phase 15 de Riverside-Sud. D'après mes calculs, il faudra une trentaine de minutes pour se rendre à pied depuis l'endroit où j'habite jusqu'au secteur de la rue Main, là où se trouvera la station Limebank. Par conséquent, en sachant qu'il faudra compter beaucoup de temps pour se rendre en TLR jusqu'à la station Tremblay, il sera très utile de compter sur le transport en commun rapide accessible pour se rendre à la station Limebank à partir de notre quartier. Le transport en commun n'est guère une option réaliste en pensant qu'il faut ajouter une trentaine de minutes aux déplacements à faire à pied. Nous avons décidé de nous installer dans ce secteur parce que nous avons l'impression que le service du TLR finirait par devenir une option pratique. »

Station Limebank

Où se trouve la liaison menant au transport en commun rapide par autobus de Barrhaven?
Le TLR s'arrêtera à la station Limebank, où la liaison sera finalement assurée avec le transport en commun rapide par autobus. On ne connaît pas le calendrier des infrastructures du transport en commun rapide par autobus.

Y a-t-il un parc-o-bus à la station Limebank? Quelqu'un s'attend-il à ce que ce soit un problème d'envergure, d'autant plus qu'il s'agit du terminus?
Le parc-o-bus sera aménagé à la station Bowesville (800 places) et à la station Leirtrim (330 places). La station Limebank sera située au cœur de la nouvelle collectivité de Riverside-Sud, qui se veut un centre polyvalent dans le Plan officiel. La densité des logements et des emplois sera la priorité dans cette collectivité.

A-t-on prévu un point de dépose de Para Transpo?
Il y aura deux ZEDP à la station Limebank; il y aura de la place pour environ trois véhicules dans chacune de ces deux zones. Il y aura aussi une zone de dépose de Para Transpo non loin de l'entrée de la station.

Quelle est la distance moyenne entre les stations?
Elle est comprise entre 800 mètres, entre la station Bayview et la station Gladstone, et quelques kilomètres à la fin de ligne ferroviaire. La distance sera d'environ 3,5 kilomètres entre la station Limebank et la station Bowesville.