

« CE QUI A ÉTÉ DIT »

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

Aperçu

Au début d'avril, on a invité les dirigeants communautaires de la localité à une réunion virtuelle du Comité de consultation publique pour discuter des options de connectivité des stations du TLR dans le prolongement de la Ligne de la Confédération dans le sens est (pour les stations Montréal, Jeanne-d'Arc, Orléans, Place d'Orléans et Trim). On a ensuite publié cette information en ligne, pour demander au grand public de la commenter pendant la période comprise entre le 10 et le 24 avril 2020. Le présent rapport fait la synthèse de ces commentaires collectifs.

Les commentaires portent sur les grands thèmes suivants :

- 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 avant d'enchaîner avec les améliorations de la connectivité. L'équipe de l'Étape 2 passe actuellement en revue les commentaires et les suggestions pour ce qui est des autres améliorations qui pourraient être apportées à la connectivité. Le Comité consultatif technique interne de la Ville (constitué de membres du personnel interne de la Ville dans différents domaines de travail) devra examiner les améliorations à apporter à la connectivité en tenant compte de leur viabilité, de leur concordance avec les politiques et les directives de la Ville et du coût.

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

TLR : train léger sur rail

SP : sentier polyvalent

ZEDP : zone d'embarquement et de débarquement de passagers

PDT : Plan directeur des transports

Commentaires généraux

« Je suis résident du quartier 1 et je prends toute l'année le vélo pour me déplacer (en faisant appel à OC Transpo pendant les fortes intempéries en hiver), et je suis généralement enthousiasmé et reconnaissant des améliorations qu'on propose d'apporter à ce projet.

« Je suis extrêmement heureux de savoir que l'on aménage une infrastructure cyclable sur tous les ponts [dans le cadre du projet de l'Étape 2]; sinon, il aurait fallu attendre assez longtemps avant que l'on constate un changement. »

« Je suis d'accord avec toutes les propositions (surtout en ce qui concerne la reconfiguration des passages supérieurs du boulevard Jeanne-d'Arc et du boulevard Orléans pour tenir compte des infrastructures cyclables). »

« Si vous voulez que les usagers prennent effectivement le train, il faut prévoir des parcs-o-bus gratuits dans toutes les stations du TLR. Je tiens à insister sur ce point. Sans parc-o-bus, il faut compter plus de temps pour se rendre à la station et en revenir que pour prendre la voiture afin de se rendre au travail, ce qui ne convaincra certes pas les usagers de prendre le train. (Vous allez perdre des usagers et beaucoup d'argent) ».

« En prenant connaissance des plans de l'autoroute 174, j'ai été extrêmement déçu de constater que l'autoroute même ne serait pas élargie. Il faudra au moins six voies de circulation sur l'autoroute 174. Si on n'investit pas aujourd'hui dans cette autoroute, les contribuables devront payer une facture de plusieurs millions de dollars supplémentaires éventuellement pour élargir l'autoroute. »

« Il faut DÉJÀ élargir l'autoroute 174 et y aménager une ou deux voies de plus dans chaque sens. La circulation automobile est ridicule. Il ne faut pas construire d'installations non loin de cette autoroute. Il faut s'assurer qu'il y a de la place pour élargir l'autoroute. »

« Il n'y a pas suffisamment de places, dans toutes les stations, pour stationner les vélos. »

Pour tous les arrêts de train, je souhaiterais qu'on enlève toutes les voies d'évitement. Je me déplace généralement avec mes trois enfants et je m'inquiète de notre sécurité à cause du fort achalandage automobile et de la vitesse. Je demande à la Ville de veiller à ce que tous les passages soient sécuritaires en les rehaussant, en séparant comme il se doit les infrastructures et en réduisant les limites de vitesse à 30 km/h ou en structurant les habitudes de circulation afin d'éliminer les risques de décès attribuables aux erreurs mineures des chauffeurs. »

« Puisqu'il semble n'y avoir que très peu de places de stationnement dans la plupart des stations proposées, les gens devront s'en remettre au transport local par autobus pour se rendre dans les stations du TLR et en revenir. Je crois qu'à moins que l'on puisse rehausser le service d'autobus pour assurer un niveau raisonnable de service, bien des gens continueront de prendre plutôt la voiture pour se rendre au centre-ville. »

« Dans le secteur est, l'automobile n'est pas une option. Si le réseau du TLR est aménagé dans le terre-plein, la seule option sera de se déplacer à pied ou éventuellement à vélo... et même si le vélo est adapté aux jeunes, ou même aux personnes d'âge moyen, les citoyens âgés n'auront pas accès aux stations sauf (espère-t-on) en prenant l'autobus. »

« À mes yeux, pour résoudre le grand problème de l'accessibilité du train, il faut aménager des parcs-o-bus. La plupart des gens préfèrent éviter un premier trajet en autobus de 30 à 40 minutes pour se rendre dans l'une des cinq stations. S'il n'est pas du tout possible d'aménager des parcs-o-bus, je crois que l'on peut s'attendre à ce que les résidents d'Orléans soient moins intéressés de prendre le train. »

« Je m'attends à ce qu'on me dépose dans une station en voiture hors des heures de pointe, pendant les heures où le service d'autobus est moins fréquent. J'espère qu'il y aura des zones de « dépose-minute » efficaces dans toutes les stations. »

« D'après la description publiée sur le site Web de la Ville d'Ottawa, je suis heureux d'apprendre que l'on améliore l'accès des piétons et des cyclistes aux nouvelles stations. L'amélioration de l'utilisabilité augmentera l'utilisation de cette nouvelle infrastructure. »

« Permettez-moi de suggérer que les ponts soient élargis à trois voies, afin de prévoir une voie pour les autobus qui arrivent dans les stations et qui en repartent. Si on juge que c'est trop cher, je recommanderais au moins que les stations soient construites de manière à ce que l'on puisse aménager une troisième voie ultérieurement sans avoir à les reconstruire. »

« L'Étape 2 du TLR est fantastique. Une bonne idée serait d'élargir le pont Jeanne-d'Arc et le pont du boulevard Orléans. »

« Nous avons besoin d'une plateforme mieux protégée et fermée pour attendre le train parce que la voie rapide se trouve de part et d'autre de l'autoroute. Aussi, quand il tombe du verglas, que les rafales soufflent à près de 100 km/h ou que la température est inférieure à 10 °C, il sera très difficile pour les passagers d'attendre sur la plateforme ne serait-ce que deux minutes. »

« Je m'inquiète beaucoup de la sécurité des cyclistes et je ne crois pas que ce projet soit mûrement réfléchi. Il semble que l'on continue de donner la priorité à l'accès des véhicules motorisés et à la circulation automobile, plutôt qu'à des modes de transport durables (comme les déplacements à pied et à vélo), et le degré de sécurité pour la protection des cyclistes n'est pas assez élevé. »

« Pouvoir se rendre à vélo à la station du TLR la plus proche est une idée vraiment attrayante à mes yeux; or, je m'inquiète de me faire voler mon vélo pendant que je suis au travail. Je ne crois pas qu'il soit réaliste de monter dans le train avec mon vélo, en raison des problèmes de places; c'est pourquoi je le cadenasserais à la station. D'autres mesures de sécurité comme les caméras de vidéosurveillance, la zone de stationnement des vélos, la surveillance exercée par des gardiens de sécurité ou un système d'inscription seraient des solutions envisageables. »

« En général, je suis très favorable aux nouvelles liaisons qui seront aménagées. Puisque la durée utile de ces ponts sera supérieure à 10 ans, il est important d'aménager dès maintenant ces liaisons. J'ai toujours une grande inquiétude pour ce qui est d'une partie de la conception des stations. Il s'agit des passages pour piétons et cyclistes sur la chaussée. Il faut que ces passages soient le plus sécuritaires possible, pour éviter les décès et les blessures de longue durée pour ceux qui y font appel. Dans la conception, on prévoit toujours des passages sur les bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute. »

Questions générales sur le prolongement de la ligne dans le sens est

La voie réservée aux autobus sera-t-elle accessible à la circulation automobile supplémentaire?

Les voies existantes réservées aux autobus sur l'autoroute 174 resteront en service jusqu'après l'ouverture du prolongement de la ligne dans le sens est pour assurer le transport des usagers. Puis, l'espace occupé par les voies réservées d'autobus sera réaménagé afin de prévoir la largeur voulue sur les accotements de gauche et

de droite conformément aux normes de l'Association des transports du Canada pour la sécurité de la conception de la chaussée.

Êtes-vous en mesure d'estimer l'importance des retards de circulation sur l'autoroute 174 pendant les travaux? Toute la capacité de circulation de l'autoroute 174 sera maintenue pendant les travaux aux heures de pointe. On réduira le nombre de voies pour mener les travaux hors des heures de pointe. Les retards attribuables aux travaux pendant les heures de pointe seraient simplement le résultat du ralentissement de la circulation automobile dans la zone des travaux.

Tiendra-t-on compte, d'une manière ou d'une autre, du rapport « Ce qui a été dit » pour apporter des changements ou se contentera-t-on de consigner des commentaires par écrit?

Le Bureau de l'Étape 2 du TLR mène actuellement un examen de la connectivité pour les trois prolongements (est, ouest et sud) et tiendra compte de tous les commentaires. L'objectif de cette étude sur la connectivité consiste à améliorer les mesures déjà prévues dans le projet de l'Étape 2 du TLR et à veiller à ce qu'elles cadrent avec l'étude du Plan directeur des transports qui se déroule à l'heure actuelle. Le Comité consultatif technique interne de la Ville se penchera sur les commentaires du Comité consultatif public et sur toutes les consultations publiques pour savoir si les améliorations peuvent être mises en œuvre dans le cadre du projet de l'Étape 2 du TLR ou s'il en sera tenu compte dans les travaux continus et de mise en œuvre du Plan directeur des transports.

Commentaires sur la station Montréal

« Veiller à adopter des précautions supplémentaires de sécurité pour les piétons qui sortent de ces arrêts d'autobus. »

« Inquiétudes à propos des déplacements avec les enfants dans ce secteur. Volume considérable de circulation et vitesses élevées. Il faut s'assurer que tous les passages sont sécuritaires et que les infrastructures sont séparées comme il se doit. On pourrait peut-être abaisser la limite de vitesse. »

« Les deux passages sont toujours inquiétants. 1. Sur la bretelle pour les véhicules qui roulent sur le chemin de Montréal dans le sens est pour avoir accès à l'autoroute 174 dans le sens ouest. Les cyclistes doivent descendre de leur vélo et se déplacer à pied au côté de leur vélo. Parce que le coin n'est pas un angle, les automobilistes rouleront plus vite. Il faut prévoir une rampe à l'angle du chemin de Montréal à 90 degrés et aménager un passage rapproché du chemin de Montréal. Réduire la vitesse de circulation. Rehausser le passage. 2. Les véhicules qui prennent la bretelle d'accès sur le boulevard St-Joseph dans le sens ouest ont accès à l'autoroute 174 dans le sens est. Mêmes inquiétudes. »

« Je tenais à dire que je suis favorable à l'aménagement proposé « E » par l'équipe chargée de l'amélioration de la connectivité dans la station du chemin Montréal. Prévoir une ouverture pour assurer la liaison entre le sentier polyvalent est-ouest et l'angle du chemin Shefford et du chemin East Acres est un travail relativement modeste, qui aurait une incidence énorme en permettant au quartier d'avoir mieux accès au sentier polyvalent et à la station du TLR. »

« Je tenais simplement à dire que je suis d'accord avec les « améliorations proposées » à apporter à la station du chemin de Montréal. »

« Chemin de Montréal dans le sens est pour avoir accès à l'autoroute 174 dans le sens ouest sur le passage de la bretelle — remplacer par une liaison à 90 degrés avec le chemin de Montréal. Prévoir un passage rehaussé afin de réduire encore plus la vitesse de circulation des voitures. Boulevard St-Joseph dans le sens ouest pour avoir accès à l'autoroute 174 dans le sens est sur le passage de la bretelle — remplacer par une liaison à 90 degrés avec le boulevard St-Joseph et rehausser le passage. »

« J'habite dans le secteur Beacon-Hill-Sudet je m'inquiète de la station du chemin de Montréal. Ma mobilité est limitée, surtout en hiver, et j'estime qu'il est difficile de monter et de descendre la colline à partir de l'angle du chemin de Montréal et du chemin Shefford pour me rendre jusqu'à l'arrêt de transport en commun de l'autoroute 174... je souhaite qu'on aménage une voie d'accès plus directe et plus proche... »

« La configuration de l'arrêt en général est intimidante. Ainsi, les différents points d'accès pour les piétons et les cyclistes paraissent incohérents, ce qui pourrait être une cause de confusion et donner lieu à des problèmes de sécurité. Je sais par expérience que les passages piétonniers sont très dangereux et que les automobilistes ne les respectent pas toujours. »

« Toutes les bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute et l'entrée de la résidence pour retraités Beacon Heights devraient être reliées au chemin de Montréal à un angle de 90 degrés. Pour permettre de réduire la vitesse de circulation. Tous les passages pour piétons et cyclistes dans les bretelles d'accès et de sortie et dans l'entrée de la résidence pour retraités Beacon Heights devraient être rehaussés afin de réduire les vitesses de circulation pendant que les piétons et les cyclistes traversent la route. »

« Ces intersections [chemin de Montréal et chemin Shefford, et boulevard St-Joseph et chemin Bearbrook/ promenade Sir-George-Étienne-Cartier] devraient être actualisées pour être parfaitement protégées. »

« Les passages devraient être aménagés en retrait de l'intersection afin de permettre aux automobilistes qui font des virages de mieux voir les piétons qui traversent la route en faisant ces virages. Aménager en retrait les lignes d'arrêt des véhicules pour que les piétons et les cyclistes passent devant les véhicules et soient parfaitement visibles. »

« Il serait très utile de prévoir un moyen de traverser l'autoroute 174 en passant dessous ou par-dessus cette autoroute du côté sud-ouest de la station afin d'éviter la probabilité d'accidents entre les voitures et les piétons et d'améliorer le débit de la circulation sur la bretelle d'accès et les problèmes de refoulement au-delà du chemin East Acres et du chemin de Montréal pendant l'heure de pointe de l'avant-midi. »

Questions sur la station Montréal

Je me demandais où les autobus déposeront les usagers à la station Montréal?

À l'heure actuelle, on propose que les abribus du chemin de Montréal soient légèrement décalés par rapport aux entrées de la station du TLR de part et d'autre de la route, sur les passages supérieurs de l'autoroute 174.

Il faut s'assurer que le passage de la bretelle d'accès est bien aménagé, puisqu'il s'agissait d'un problème sur le boulevard Jeanne-d'Arc. Il faut aussi penser à la résidence pour personnes âgées au coin, qui héberge des personnes autonomes, et aux personnes plus âgées qui vont faire l'épicerie ou qui utilisent des appareils pour se déplacer.

La Ville a prévu d'aménager des dispositifs de sécurité précis afin d'améliorer la situation pour les piétons et les cyclistes, notamment en ajoutant un passage pour piétons et en aménageant un « passage surélevé », ce qui ralentira la vitesse des véhicules qui traverseront cette zone.

Y aura-t-il de la place pour une zone d'embarquement et de débarquement des passagers (ZEDP) à la station Montréal?

La vitesse et le volume de circulation sur le chemin de Montréal sont trop élevés pour permettre d'aménager une ZEDP en bonne et due forme. On pourrait déposer et reprendre en bonne et due forme les usagers du réseau du TLR non loin de la station Blair.

S'agit-il d'un passage pour piétons ou d'un passage au milieu de la route?

Les passages pour piétons sur les voies de virage à droite sont des passages contrôlés, et les autres passages des intersections sont parfaitement signalisés.

Je croyais que céder le passage n'était pas permis sur les rampes d'accès en vertu du Code de la route de l'Ontario.

C'est exact. C'est aussi la raison pour laquelle nous avons prévu ce passage pour piétons dans la conception de cette traverse de la bretelle d'accès dans le sens ouest (depuis le chemin de Montréal dans le sens est).

Pouvez-vous nous rappeler la durée du trajet en autobus à partir de la station Blair jusqu'à la station Trim, avant sur la ligne 95 et désormais grâce au TLR?

La durée des déplacements en TLR entre la station Trim et la station Blair est estimée à 17,5 minutes en semaine et les fins de semaine et à 22,5 minutes tard le soir. Veuillez consulter le site octranspo.com pour l'information sur le service d'autobus.

Pourriez-vous nous donner des précisions sur l'infrastructure cyclable qui s'étend sur le chemin de Montréal à partir du chemin Bearbrook, en tenant compte de la passerelle du sentier polyvalent qui enjambe le ruisseau Green?

Les voies cyclables existantes du boulevard St-Joseph, à partir de la station jusqu'au chemin Bearbrook, seront réaménagées en voies cyclables protégées. On pourra ainsi prévoir plus de place entre les voies automobiles et les voies cyclables. Le sentier polyvalent qui traverse d'est en ouest le chemin de Montréal conduira à la promenade Sir-George-Étienne-Cartier en passant par la nouvelle passerelle piétonnière et cyclable qui enjambe le ruisseau Green.

Les moyens actuels d'accès des piétons et des cyclistes qui doivent traverser la zone des travaux sont dangereux. Un panneau indicateur invitait les cyclistes à descendre de leur vélo. C'était avant la quarantaine. Vous pouvez adresser vos motifs de préoccupation à propos des travaux de construction au bureau de l'Étape 2 par courriel (etape2@ottawa.ca); ou encore, vous pouvez écrire à votre conseiller municipal. Dans ce contexte, les panneaux indicateurs existants invitant les piétons à céder la priorité aux automobilistes, lorsqu'il s'agit de traverser la voie de circulation sur les bretelles d'accès, sont conformes aux normes provinciales et aux pratiques municipales en vigueur.

Commentaires sur la station Jeanne-d'Arc

« Bien que je sois généralement d'accord avec le nouvel avant-projet, j'estime que cette station est moins impressionnante et très dangereuse pour les usagers vulnérables de la route. Même si on aménage un nouveau SPécourté, il n'y a toujours pas d'infrastructures séparées qui permettent d'avoir accès à ce nouveau SP. La station est essentiellement aménagée sur un îlot entouré de véhicules automobiles qui roulent à grande vitesse. »

« Je suis d'accord pour qu'on enlève les voies d'évitement. Il y a toujours une voie d'évitement du côté sud-ouest. Je souhaite qu'on l'enlève ou qu'on la remplace par une intersection à 90 degrés avec le boulevard Jeanne-d'Arc Sud, en rapprochant le passage de la route pour que la vitesse de circulation soit réduite au minimum quand les piétons ou les cyclistes traversent la route. »

« Éliminer la bretelle d'accès sans aménager une autre voie de virage (une troisième) aux feux de circulation pour virer à droite sur l'autoroute 174 dans le sens ouest est une mauvaise idée. La circulation, dont celle des autobus qui transportent les usagers jusqu'à la station du TLR, sera fortement décalée et retardée. Sur le boulevard Jeanne-d'Arc Nord, la circulation refoule déjà en direction sud après la promenade Voyageur, surtout en hiver. »

« Je suis d'accord avec les passages pour cyclistes. Je suis aussi d'accord avec la liaison du SP. »

« Je suis très déçu de constater qu'il n'y a pas de connectivité améliorée entre le quartier de la promenade Vineyard et de la promenade Voyageur d'une part et, d'autre part, la station Jeanne-d'Arc dans cet examen de l'avant-projet. »

« Les différences de niveaux pour avoir accès à la station Jeanne-d'Arc feront varier la vitesse de circulation pour les usagers du sentier. C'est plus inquiétant quand les cyclistes dévalent la colline [par rapport aux piétons]. »

« Il faudrait prévoir plus de stationnement pour les vélos. Il y aura désormais plus de cyclistes qui voudront prendre le train d'une manière ou d'une autre, puisque les autobus sont moins fiables dernièrement. Il faudrait prévoir une zone d'embarquement et de débarquement. Les usagers trouveront d'autres moyens de le faire s'il n'y a pas de zone désignée. Et quand ils le feront, ce ne sera pas toujours sécuritaire. Nous savons qu'ils le feront. Ils le font d'ailleurs déjà. »

« Il faut prévoir des liaisons d'autobus exemplaires pour les quartiers de banlieue au nord du boulevard Jeanne-d'Arc. »

« Bretelle de sortie de l'autoroute 174 dans le sens est pour avoir accès au passage dans le sens sud du boulevard Jeanne-d'Arc Sud (pour se rendre au Complexe récréatif Bob-MacQuarrie) —Il faudrait enlever cette voie d'évitement et utiliser l'intersection actuelle. »

« Il faudrait, dans la mesure du possible, aménager une barrière pour séparer les automobilistes d'une part et, d'autre part, les cyclistes et les piétons. On pourrait ainsi décourager l'embarquement et le débarquement des passagers sur la passerelle. »

« Construire un sentier polyvalent entre la station Jeanne-Arc et la promenade Sir-George-Étienne-Cartier le long du côté nord de l'autoroute 174, qui assurera ensuite la liaison avec le sentier polyvalent proposé à partir de la promenade Sir-George-Étienne-Cartier jusqu'au chemin de Montréal. »

« Il n'y a pas de sentier entre la promenade Sir-George-Étienne-Cartier et la station Jeanne-d'Arc [le long du côté nord de l'autoroute 174]. Je serais d'accord pour qu'on en prévoie un dans le Plan sur le cyclisme d'Ottawa. »

« Le SP de la station Jeanne-d'Arc devrait se poursuivre dans le sens sud pour assurer la liaison avec les sentiers du parc Grey Nuns. »

« À l'heure actuelle, sur le boulevard Jeanne-d'Arc, les voitures déposent les passagers dans la voie réservée aux autobus (qui s'arrêtent) ou font des demi-tours. Lorsque les stations du TLR seront aménagées, la circulation automobile ne fera qu'augmenter devant les stations et il y aura des accidents. »

« L'absence de ZEDP ou de zones dépose-minute substantielles dans la plupart des arrêts est alarmante, surtout à la station Jeanne-d'Arc. Depuis des années, le nombre de passagers que l'on fait monter et que l'on dépose à cette station est extrêmement élevé, si l'on tient compte du fait qu'elle est située entre deux très grandes collectivités et qu'il n'y a pas de service d'autobus approprié. »

« J'emprunte depuis longtemps le boulevard Jeanne-d'Arc et je suis d'accord avec la reconfiguration des bretelles d'accès et de sortie pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. Je suis d'accord avec l'élargissement des trottoirs et des SP, même si le déneigement constituera probablement un problème : ce sera dangereux pour les piétons qui se trouvent sur le trottoir pendant le passage de la charrue. »

Questions sur la station Jeanne-d'Arc

On ne sait pas vraiment quelle largeur aura le trottoir. S'agit-il de 2 m de chaque côté, comme on le précise par écrit, ou de 3 m d'un côté et 4 m de l'autre dans le tronçon transversal? Quelle est la largeur exacte? J'espère que le trottoir sera très large. J'espère aussi que vous installerez une clôture ou une infrastructure pour protéger les piétons dans l'éventualité où une voiture dériverait et sortirait de la route.

Dans l'Accord-cadre du projet de l'Étape 2, il faut aménager des trottoirs d'au moins 2 m de large de part et d'autre du pont Jeanne-d'Arc. Dans le cadre de cette proposition et de cette consultation sur la connectivité, la Ville propose de modifier la largeur du terre-plein et des voies de circulation, ce qui permettrait d'aménager plus de place pour un trottoir encore plus large de 3 m d'un côté et un sentier polyvalent de 4 m (en tenant compte des bordures) de l'autre côté.

Pouvez-vous confirmer qu'il faudra aménager une infrastructure-barrière entre le sentier polyvalent (SP) et les voies de circulation dans le sens nord (comme on l'a fait sur le tronçon transversal de la rue Champlain)? On a réservé un espace-tampon de 1 m qui respecte les directives normalisées. L'aménagement d'une infrastructure-barrière continue sera arrêté dans le cadre d'un processus d'examen des avant-projets de route, à la fin des travaux.

Durant l'étape d'avant-planification, je me rappelle qu'on avait dit qu'il y aurait un passage piétonnier menant à la station à partir de la promenade Vineyard. On nous a également dit que le terrain le plus proche du passage supérieur serait exproprié pour permettre d'aménager ce passage piétonnier. Est-il toujours question de ce passage piétonnier dans le Plan?

L'aménagement d'un passage traversant pour les maisons du secteur sud de la promenade Vineyard n'est pas prévu dans les plans de connectivité à l'heure actuelle, en raison des coûts qu'il faudrait engager.

Prévoit-on de remplacer le pont Jeanne-d'Arc six ans après l'ouverture du réseau du TLR? Les trottoirs sont étroits et ne sont pas adaptés à l'achalandage piétonnier actuel.

On ne prévoit pas de remplacer le pont Jeanne-d'Arc dans les 10 à 15 prochaines années, puisqu'il est actuellement en bon état et que l'on s'attend à ce qu'il ait encore de nombreuses années de durée utile. On prévoit, dans le cadre de la construction du réseau de TLR, d'apporter de légers perfectionnements au pont, notamment en reconfigurant la chaussée.

Les entrées de la station Jeanne-d'Arc de part et d'autre du pont sont dotées d'une structure autoportante intégrée entre le tablier du pont et la station même. Beaucoup plus tard quand il faudra reconstruire le pont, la Ville pourra à son gré enlever cette structure autoportante sans devoir modifier considérablement la station, pour permettre d'élargir le pont.

Quels sont les travaux qui se dérouleront cette année sur les bretelles d'accès dans le sens ouest au nord de la station projetée?

Dans le cadre du projet de l'Étape 2, les véhicules qui emprunteront l'autoroute 174 dans le sens ouest devront virer à droite sur les bretelles d'accès à l'intersection signalisée. On pourra ainsi améliorer la sécurité de tous les usagers de la route, y compris les piétons et les cyclistes, lorsqu'ils se déplaceront dans ces secteurs. Cette modification permettra de ralentir la circulation dans le quartier, conformément à la priorité que donne la Ville aux modes de transport actif dans ses différents documents de planification.

Y aura-t-il une zone de prise en charge et de dépose des passagers à la station Jeanne-d'Arc?

Sur le boulevard Jeanne-d'Arc, la vitesse et le volume de la circulation sont trop élevés pour que l'on puisse prévoir une zone de prise en charge et de dépose des passagers sur le pont. Cette zone se trouve actuellement au Complexe récréatif Bob-McQuarrie et est appelée à y rester.

Quelle est la vitesse actuelle sur le pont Jeanne-d'Arc? Je ne crois pas que ce soit sécuritaire. Puisqu'on ne peut pas déneiger ce pont, comment ferez-vous pour qu'il y ait plus de circulation au même endroit?

À l'heure actuelle, la limite de vitesse affichée est de 60 km/h. Le tronçon transversal proposé pour la chaussée a été examiné par différentes directions générales de la Ville, qui l'ont jugé réalisable. Le déneigement est un problème opérationnel, dont il sera tenu compte dans la proposition, puis dans la conception de la route. Les éléments inclus permettent à la Ville d'utiliser l'outillage de déblaiement de la neige dans l'ensemble des infrastructures.

Savez-vous si on a planifié un sentier polyvalent à l'ouest de la station, du côté nord, jusqu'à la promenade (chemin de gravier existant)?

Il s'agit d'une voie de service, et non d'un sentier polyvalent, et cette voie ne fait pas non plus partie du périmètre de l'Étape 2 du TLR. La Ville a une emprise très étroite le long de l'autoroute, et tous les autres terrains appartiennent à la CCN.

Les zones cyclables permettront d'accueillir un total de 20 vélos : que feront les cyclistes qui arrivent et qui n'auront pas de place pour ranger leur vélo? La bretelle d'accès fermée dans le sens ouest ne permet-elle pas d'accueillir plus de vélos?

L'Accord-cadre du projet de l'Étape 2 prévoit qu'il faut réserver de la place pour doubler le nombre de places nécessaires auparavant. En outre, selon la politique opérationnelle d'OC Transpo, on peut aussi monter à bord des trains du réseau de TLR avec des vélos en passant par les portières désignées dans les trains; les portillons accessibles, les ascenseurs et les passages pour vélos le long des escaliers des stations permettront de manœuvrer dans ces stations. Les cyclistes pourront aussi stationner leur vélo à leur destination, au besoin.

Les zones prévues pour déposer et reprendre les passagers des voitures pendant l'hiver quand la neige s'est accumulée (et qu'il n'y a pas de vélos) imposent d'énormes limites, compte tenu du nombre de personnes qui habitent dans le secteur de Convent Glen (promenade Voyageur) et qui ne peuvent pas compter sur un service d'autobus régulier (parce que malheureusement, les résidents préfèrent qu'il en soit ainsi). Pourrait-on utiliser une partie de la bretelle d'accès fermée (comme nous l'indiquons dans la question 1) afin de permettre à un plus grand nombre d'automobilistes d'attendre pour passer prendre des passagers?

Le pont Jeanne-d'Arc configuré ne prévoit pas de zone d'embarquement et de débarquement de passagers (ZEDP), et nous ne recommandons pas (ni aujourd'hui ni éventuellement) que des résidents s'arrêtent sur le pont. On aménagera plutôt une ZEDP en bonne et due forme sur le boulevard Orléans, et il serait certes envisageable d'en aménager une dans les parcs-o-bus de la station Place d'Orléans et de la station Trim. Il est permis de déposer et de reprendre informellement des passagers dans les rues latérales dans lesquelles il est permis de s'arrêter. Dans les prochaines années, OC Transpo consacrera d'importants efforts à la planification du service d'autobus (notamment en tenant une consultation) afin de relier les voies locales aux nouvelles stations du TLR.

Dans l'étude, on n'explique pas comment feront les passagers qui seront déposés à la station Jeanne-d'Arc pour aller et venir entre le train et l'autobus. Les passagers monteront-ils à bord des autobus et en descendront-ils juste au-dessus de la station sur le pont, comme on l'a prévu pour la station du boulevard Orléans?

Quand le prolongement dans le sens est du réseau de TLR sera en service, les arrêts d'autobus seront aménagés sur le pont Jeanne-d'Arc, en retrait par rapport aux entrées de la station du TLR. Ceci dit, les arrêts d'autobus le long des bretelles d'accès de l'autoroute dans le sens est et dans le sens ouest seront probablement conservés pour les cas dans lesquels le train ne sera pas en service, par exemple la nuit, dans la période au cours de laquelle OC Transpo assure un service d'autobus nocturne. On ne connaît pas encore les détails précis du service d'autobus d'OC Transpo à la fin du projet du prolongement dans le sens est; OC Transpo consacrera beaucoup de travail à la planification du service d'autobus dans les prochaines années.

La configuration routière proposée à partir du boulevard Orléans devrait être adaptée au pont Jeanne-d'Arc. A-t-on prévu une zone d'embarquement et de débarquement de passagers (ZEDP), ainsi que l'augmentation considérable du nombre de cyclistes, de piétons et d'autobus?

Le modèle proposé pour le boulevard Orléans n'est pas viable pour le pont Jeanne-d'Arc; en raison de l'échangeur autoroutier, le nombre de voies de circulation doit rester le même qu'aujourd'hui. C'est pourquoi nous avons optimisé l'espace disponible pour les piétons et les cyclistes, dans toute la mesure du possible, en tenant compte de la superficie dont nous disposons.

Quels sont les plans pour les toilettes publiques accessibles?

Des toilettes publiques seront aménagées dans la station Place d'Orléans et dans la station Trim. En règle générale, les toilettes publiques du réseau du TLR seront aménagées dans les stations terminales et dans les stations de correspondance très achalandées; elles seront construites en respectant les règles de l'art et le Code du bâtiment de l'Ontario, pour assurer la sécurité et la sûreté des usagers.

Commentaires sur la station Orléans

« Je suis d'accord avec le nouvel avant-projet. »

« Je peux comprendre que l'on souhaite aménager un sentier polyvalent du côté est (en donnant accès dans les deux sens à la zone de stationnement des vélos et au sentier polyvalent existant longeant le côté sud de l'autoroute à l'est de la station); toutefois, ce sentier n'est tout simplement pas « adapté » au concept général : il donne lieu à plusieurs transitions maladroites avec le trottoir, la voie cyclable et le sentier polyvalent, et par conséquent, il est probable que les cyclistes qui roulent dans le sens sud sur le sentier polyvalent se déplacent dans le mauvais sens sur la piste cyclable écourtée dans le sens nord, non loin de la station. »

« Il faut prévoir des liaisons exemplaires avec le réseau d'autobus pour les quartiers de banlieue au nord du boulevard Jeanne-d'Arc. »

« On a bien fait d'ajouter l'arrêt de la station Orléans, qu'il ne faut pas confondre avec l'arrêt de la station Place d'Orléans, à la condition que le service d'autobus soit à la hauteur. Cet arrêt est doté de points appropriés pour déposer et passer prendre les passagers, uniquement si le service d'autobus est fréquent. »

« Je suis très inquiet de la bande cyclable aménagée entre la zone de débarquement des autobus et la station. D'après l'expérience vécue, cette voie pourrait causer des problèmes pour les cyclistes et les piétons, puisque souvent, les piétons qui descendent des autobus pourraient être fauchés par des cyclistes. »

« Je m'inquiète des piétons qui se rendent à la station après avoir été déposés et qui en reviennent pour qu'on passe les reprendre par mauvais temps. Ils pourraient traverser rapidement la piste cyclable. Il faudrait peut-être prévoir des abris dans la zone d'embarquement et de débarquement des passagers. Il serait souhaitable d'aménager une barrière entre les véhicules d'une part et, d'autre part, les cyclistes et les piétons dans la mesure du possible. On pourrait ainsi décourager l'embarquement et le débarquement des passagers sur le pont dans les zones non désignées. »

« Je suis contre cette zone de dépose [automobile] puisqu'il y aura des voitures qui arriveront et repartiront, en plus des autobus, et que d'autres automobilistes ne voudront simplement pas s'en servir. C'est en fait très dangereux du point de vue des automobilistes (même si les cyclistes sont en quelque sorte protégés). Je crois que cette « zone de dépose » donnera lieu dans une certaine mesure à un achalandage automobile non souhaitable. En aménageant cette zone, on permet aux automobilistes de déposer les passagers (à tous les arrêts du train à Orléans); or, il s'agit essentiellement de décourager les résidents de se servir de leur voiture pour se rendre à la station du TLR. »

« Il y a un important passage piétonnier du côté sud de l'autoroute 174, entre le boulevard Orléans et la Place d'Orléans. Ce passage est très fréquenté, mais difficile à emprunter en hiver, puisqu'il n'est pas déneigé. »

Questions sur la station Orléans

Combien de places de stationnement pour les vélos y aura-t-il à la station Boulevard Orléans?

On a prévu 20 places. La politique opérationnelle d'OC Transpo permet aussi aux usagers de monter dans le train avec leur vélo en passant par les portières désignées dans les trains.

Où les zones de prise en charge et de dépose des passagers seront-elles aménagées?

Ces zones seront aménagées sur la passerelle, derrière les voies d'arrêt des autobus. Il y en aura trois qui seront désignées dans chaque sens sur la passerelle.

Pourquoi le sentier polyvalent aménagé à partir du côté ouest ne passe-t-il pas sous la passerelle au lieu d'obliger les usagers à traverser le boulevard à un endroit dangereux pour se rendre dans la partie est existante du sentier polyvalent?

On ne construira pas de sentier polyvalent à l'ouest du boulevard Orléans dans le cadre de l'Étape 2.

Sur quelle distance reconfigurera-t-on les voies automobiles? Comment gèrera-t-on la transition (en passant de quatre à deux voies)?

Sur le boulevard Orléans, les volumes de circulation automobile sont suffisamment faibles pour que la configuration de deux voies soit adaptée aux volumes de circulation. Dans le cadre de l'Étape 2, la configuration de deux voies s'étendra jusqu'à la promenade Fortune et jusqu'à la voie Lumberman. La Planification des transports étudie actuellement la possibilité de prolonger la réduction des voies dans le cadre d'un éventuel projet.

Quelle est la durée utile prévue de la passerelle du boulevard Orléans? Cette passerelle est relativement facile à remplacer tant qu'elle enjambe une voie ferrée pour une station et une partie du nouveau circuit d'autobus. *La passerelle du boulevard Orléans a été construite en 1982 et est conçue pour une durée utile de 75 ans. Elle est généralement en bon état à l'heure actuelle. La Ville ne prévoit pas de remplacer cette passerelle dans un avenir prévisible (soit 35 à 40 ans).*

Ceci dit, on construit les entrées de la station Orléans de part et d'autre de la passerelle en aménageant une structure autoportante intégrée entre le tablier de la passerelle et la station même. Beaucoup plus tard, quand il faudra reconstruire la passerelle, la Ville pourra, à son gré, enlever cette structure autoportante sans avoir à apporter de modification majeure à la station, afin de permettre d'élargir la passerelle.

Quel est l'achalandage piétonnier à destination des trois écoles secondaires locales que l'on pourrait servir à partir de cette station? Quel est, en pourcentage, le nombre d'étudiants qui sont de futurs usagers du TLR à partir des quartiers ouest et est? Ils devraient tous maintenant emprunter les circuits scolaires locaux; or, je crois que les trois écoles se trouvent dans le périmètre de marche.

Ces écoles appartiennent à la zone de desserte de la station Boulevard Orléans. C'est la raison pour laquelle la Planification des transports de la Ville étudie la possibilité de faire de ce couloir un circuit cyclable, pour assurer la liaison entre la station et les écoles le long de la rue.

A-t-on fait une étude pour connaître le nombre d'usagers qui feraient appel à cette station, surtout ceux qui font appel au programme Dépose-minute? Faut-il prévoir une file de voitures qui attendront de déposer leurs passagers?

De vastes études ont été menées pour calculer le volume estimé dans toutes les stations, qui sera aussi déterminé par la planification des services d'OC Transpo. On aménagera, dans chaque sens, des zones

d'embarquement et de débarquement de passagers, et les automobilistes ne pourront pas s'arrêter dans les voies de circulation automobile.

Comment pourrait-on aménager d'autres places de stationnement pour les vélos?

Comme pour les autres stations, l'entrepreneur chargé du projet doit conserver l'espace prévu non loin des entrées de la station afin de doubler le nombre de places de stationnement pour les vélos, quand la demande projetée l'exigera.

S'il faut traverser la rue, par où passera-t-on? Dans certains cas, les cours arrière des maisons sont clôturées et il y a des barrières.

Les entrées de la station sont situées de part et d'autre de la rue pour servir les usagers des transports en commun. Ceux qui ne font pas appel aux transports en commun pourraient traverser la rue à l'angle de la promenade Fortune ou de la voie Lumberman, comme ils le font à l'heure actuelle.

Comment les cyclistes qui roulent sur le sentier polyvalent sud-ouest feront-ils pour prendre le train? Il faudra aménager un passage pour piétons ou des escaliers et des ascenseurs des deux côtés de la passerelle.

Il y a des ascenseurs et des entrées donnant accès à la station des deux côtés de la passerelle.

Les places de stationnement pour les vélos seront-elles abritées?

Dans l'ensemble, 80 % des places de stationnement aménagées pour les vélos dans les stations de l'Étape 2 seront abritées.

Qu'en est-il de l'orientation et de la signalisation?

OC Transpo installera, dans les prochaines années, pendant l'avancement du projet, des panneaux d'orientation et des panneaux indicateurs.

Je m'inquiète de ce modeste espace vert [à la hauteur de la terrasse Bonaventure] puisqu'il n'y a pas d'éclairage et que le sentier aménagé est très pentu en direction du boulevard Orléans et qu'il n'est pas vraiment sécuritaire.

La Ville sait qu'il y a un sentier informel sur le talus qui conduit à la passerelle du boulevard Orléans. Ce sentier ne sera pas bloqué dans le cadre du projet de l'Étape 2; toutefois, il ne sera pas réaménagé, et on n'encouragera pas non plus les piétons à l'emprunter. Si on le faisait, il faudrait prévoir un sentier accessible (doté d'une pente très graduelle) en passant par une infrastructure constituée d'une passerelle et d'une bretelle d'accès, avec des balustrades et un éclairage. Ces travaux seraient coûteux et auraient une incidence sur les résidents les plus proches.

Sur quelle distance, le long du boulevard Orléans, l'écran antibruit sera-t-il aménagé?

Les murs d'atténuation du bruit seront aménagés du côté est et du côté ouest du boulevard Orléans, au nord et au sud de l'autoroute 174. L'entrepreneur chargé du projet n'a pas encore terminé les travaux de conception de ces murs; c'est pourquoi nous n'en connaissons pas encore l'emplacement exact, la marge de reculement, les matériaux, ni la hauteur définitive pour chaque tronçon.

Commentaires sur la station Place d'Orléans

« Je recommande que le trottoir du côté ouest de la rue Champlain soit prolongé au nord de la bretelle d'accès dans le sens ouest jusqu'à l'intersection du parc-o-bus. »

« Il faudrait aménager le stationnement des vélos dans les zones très achalandées pour décourager le vol de vélos. »

« Il semble qu'il n'y ait pas suffisamment de places de stationnement pour vélo à cet arrêt, puisque les 40 places seraient réparties parmi les [différents] points. »

« Je souhaiterais que les plates-bandes qui servent de barrière soient aménagées entre les zones automobiles et les zones réservées aux cyclistes dans la mesure du possible. En outre, on pourrait ainsi décourager la prise en charge et la dépose des passagers sur la passerelle. »

« Je suis d'accord avec le nouvel avant-projet. »

Questions sur la station Place d'Orléans

Quel est le volume de piétons que ce modèle de conception permet d'accueillir par rapport aux volumes d'achalandage projetés? La passerelle n'est pas très large, et aux deux extrémités, l'ascenseur et les escaliers respectent d'anciennes normes et sont étroits.

On est en train de démolir les escaliers existants dans le bâtiment de correspondance avec les autobus. Une nouvelle liaison menant à la zone de tarification contrôlée permet aux passagers qui partent de la passerelle piétonnière existante de se rendre jusqu'au nouveau bâtiment de correspondance avec le train (situé à l'est, non loin du bâtiment existant de correspondance avec les autobus). Le nouveau bâtiment de correspondance du train (dans la zone de tarification contrôlée) sera doté de nouveaux escaliers, d'ascenseurs et d'une nouvelle passerelle piétonnière qui assurera la liaison entre la station du TLR et le terminal d'autobus. Nous établirons des modèles de circulation des passagers pour simuler et démontrer qu'on a prévu de vastes espaces publics dans la conception de la station et que le niveau de service obligatoire est assuré. Le modèle de circulation des passagers doit être conçu pour les heures de l'avant-midi en fonction des prévisions d'achalandage de 2048, soit environ 5 000 passagers à l'heure.

Pour tous les sentiers compris entre la station Blair et la station Trim, ajoutera-t-on de l'éclairage? Je pose la question du point de vue de l'égalité des genres.

Nous n'avons pas prévu d'éclairage partout, mais nous donnons la priorité à l'éclairage aux points essentiels qui donnent précisément et directement accès aux stations et qui réduisent considérablement la distance à parcourir à pied à partir de la collectivité du voisinage immédiat. À mesure que les travaux avanceront dans la conception des sentiers, nous aurons une meilleure idée des points exacts où nous pourrions prévoir l'éclairage.

Y aura-t-il des places de stationnement pour les vélos ailleurs que sur la passerelle? Si oui, où ces places seront-elles aménagées? Et combien y en aura-t-il?

On a prévu 40 places de stationnement pour les vélos au total. Le stationnement des vélos sera aménagé à partir du pont Champlain, ainsi que de part et d'autre de la passerelle piétonnière; les places de stationnement

de vélos seront concentrées dans le parc-o-bus existant, et on aménagera des places supplémentaires sur l'esplanade de l'entrée, juste au nord du centre commercial Place d'Orléans.

Les sentiers des alentours de la station Place d'Orléans seront-ils éclairés, et par conséquent, seront-ils déneigés en hiver ou seront-ils ouverts seulement pendant la belle saison?

La politique de la Ville sur l'entretien hivernal consiste à donner la priorité aux travaux d'entretien permettant aux piétons et aux cyclistes d'avoir accès aux stations de transport en commun. Le déneigement ne dépend pas entièrement de l'éclairage spécialisé des sentiers polyvalents. Nous tenons aussi compte des sources d'éclairage des routes et des autres sources d'éclairage dans le secteur. Tous les sentiers aménagés dans le cadre du projet de l'Étape 2 le seront selon une norme qui permettra de les déneiger; or, il s'agit en définitive d'une décision opérationnelle. RTM déneige elle-même les stations du TLR. OC Transpo déneige les arrêts et infrastructures d'autobus et les environs immédiats, et le Service des routes de la Ville déneige les autres sentiers polyvalents qui sont entretenus en hiver.

Aura-t-on accès aux places de stationnement pour les personnes handicapées de part et d'autre de la passerelle?

Les places de stationnement accessibles et non accessibles ne sont prévues que du côté nord du parc-o-bus, et leur nombre correspond à ce qui existe déjà.

Les passerelles piétonnières de la station Place d'Orléans et de la station Trim seront-elles assez larges pour permettre aux cyclistes de les traverser?

À la station Place d'Orléans comme à la station Trim, les passerelles sont destinées à l'usage des piétons et seront assez larges pour permettre aux piétons de circuler.

Comment allez-vous configurer la deuxième passerelle pour éviter d'avoir à repayer le tarif d'accès aux autobus?

Nous maintiendrons l'accès continu (non tarifé) au centre commercial et au parc-o-bus en passant par la passerelle piétonnière rouge existante. La nouvelle passerelle piétonnière sera entièrement aménagée dans la zone de tarification contrôlée qui donne accès à l'infrastructure d'autobus tarifée et à la station du TLR. On peut mieux visualiser cet aménagement en prenant connaissance du rendu conceptuel de la station (<https://ottawa.ca/fr/urbanisme-amenagement-et-construction/grands-projets/letape-2-du-projet-de-train-leger/o-train-est#station-place-dorleans>).

Les ascenseurs aux deux extrémités de la passerelle existante sont-ils appelés à être modernisés, ou se contentera-t-on de travaux d'entretien? Nous avons appris qu'à la station St-Laurent et à la station Blair, les petits ascenseurs sont désuets et sont congestionnés.

L'ascenseur du bâtiment existant de correspondance avec l'autobus (au sud de l'autoroute 174) sera enlevé. On ne pourra avoir accès à la station d'autobus tarifée qu'en passant par les portillons d'accès dans le nouveau bâtiment de correspondance entre les autobus et le train, où il y aura deux nouveaux ascenseurs. L'ascenseur du bâtiment de la station du parc-o-bus existant (au nord de l'autoroute 174) ne sera pas modifié, et on continuera d'en assurer l'entretien. On établira des modèles de circulation des passagers pour simuler ou démontrer qu'on a prévu de vastes espaces publics dans la conception de la station et que le niveau de service obligatoire est assuré. On peut mieux visualiser cet aménagement en prenant connaissance du rendu conceptuel de la station (<https://ottawa.ca/fr/urbanisme-amenagement-et-construction/grands-projets/letape-2-du-projet-de-train-leger/o-train-est#station-place-dorleans>).

Les ascenseurs des deux extrémités sont congestionnés. La passerelle n'est pas au rez-de-chaussée du côté nord non plus. Quelle est la hauteur entre la station et la passerelle? Combien y a-t-il d'escaliers? Quel est le nombre d'ascenseurs, quelle en est la capacité et qu'a-t-on prévu pour les sorties de secours?

Nous établirons des modèles de circulation des passagers afin de simuler et de démontrer qu'on a prévu de vastes espaces publics dans la conception de la station et que le niveau de service obligatoire est assuré. Le rez-de-chaussée de la galerie ouest de la station du TLR fait un peu moins de 12 m au-dessus du niveau du quai, et le niveau de la galerie est de la station à partir du pont Champlain fait un peu moins de 6m au-dessus du niveau du quai. Un escalier mécanique, un escalier et deux ascenseurs donnent accès au niveau du quai depuis les entrées est et ouest respectivement.

Je suis très heureuse d'apprendre que le pont Champlain sera reconfiguré. Sera-t-il également remplacé? *Ce pont a été construit en 1995, et les derniers travaux de réfection remontent à 2017. Il n'est pas nécessaire de le remplacer; toutefois, la chaussée sera reconfigurée pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.*

Si je comprends bien, il n'y aura pas de sentier éclairé pour se rendre dans le secteur Centrum et au Centre des arts Shenkman? C'est pour ceux et celles qui prennent les transports en commun afin d'assister à des spectacles.

Les trottoirs des côtés sud et ouest de la promenade Place d'Orléans donnant accès au secteur Centrum/Shenkman sont éclairés et ont la même distance de marche que le nouveau sentier polyvalent pour lequel aucun éclairage piétonnier n'est prévu.

A-t-on prévu du chauffage du côté nord de la station, puisqu'elle est appelée à prendre plus d'importance? Certains circuits projetés aboutiront-ils du côté nord ou seront-ils tous aménagés du côté sud?

Nous n'avons pas prévu d'ajouter du chauffage dans les installations de la station du côté nord. C'est à OC Transpo qu'il revient de décider d'ajouter du chauffage dans les abribus existants. Le chauffage est prévu dans les aires d'attente Transecure du quai dans toutes les stations du TLR.

Je m'inquiète de la sécurité des passages, surtout pour les personnes âgées et pour ceux et celles qui se servent d'une aide à la mobilité. Pourriez-vous donner des explications?

Comme pour tous les passages protégés pour les piétons sur le territoire de la Ville, tous les points de traverse aménagés ou réaménagés dans le cadre du projet de l'Étape 2 du TLR seront conçus et installés pour répondre aux impératifs de l'accessibilité en Ontario (LAPHO) et à Ottawa (Normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa), en prévoyant les niveaux d'éclairage voulus et les indicateurs podotactiles nécessaires, et tous les passages signalisés seront dotés de signaux piétonniers sonores pour aider les personnes malvoyantes. Les signaux piétonniers seront chronométrés conformément aux normes de la Ville d'Ottawa.

Ne pourrait-on pas donner une nouvelle appellation à cette station? On peut facilement confondre la station Orléans et la station Place d'Orléans.

OC Transpo procédera à la révision des appellations des stations de l'Étape 2, en tenant une consultation publique sur les appellations des stations et en déposant finalement un rapport auprès de la Commission du transport en commun. Le calendrier doit être confirmé.

Les résidents pourront-ils avoir accès à ce pont pendant la construction des stations?

Les usagers de la route pourront continuer d'y avoir accès pendant les travaux.

Commentaires sur le chemin Trim

« Il serait probablement plus utile de prévoir, d'une manière ou d'une autre, des voies d'accès rapide à la passerelle piétonnière à partir de la station jusqu'au côté nord de l'autoroute. »

« Je suggère que pour le chemin Trim, on construise la passerelle piétonnière du côté nord de l'autoroute 174, en finançant les travaux grâce aux économies réalisées parce qu'on ne construira pas la deuxième infrastructure à la Place d'Orléans. »

« Le chemin Trim a déjà été réaménagé une fois sans ajouter [d'échangeur] ni tenir compte des changements qu'il faudra désormais apporter pour le réseau du TLR. À combien s'élèvent les fonds gaspillés dans ce cas? Nous allons maintenant devoir tout refaire, en sachant qu'il faudra finalement faire les travaux une troisième fois pour aménager l'échangeur. »

Il est question de refaire le tracé du chemin Trim. Je souhaiterais qu'on me donne plus de précisions, puisque ma maison se trouve non loin de l'intersection actuelle du chemin Trim et de la voie de service Nord (boulevard Jeanne-d'Arc Nord). »

« On ne donne guère de détails, pour ce qui est du chemin Trim, en ce qui concerne le tronçon du chemin Trim retracé au nord de l'autoroute 174. »

Je m'inquiète de l'intersection du chemin Trim et de l'autoroute 174. Il faut une intersection protégée. »

« Je m'inquiète beaucoup de la sécurité de la voie d'évitement pour sortir de l'autoroute 174 dans le sens est afin d'avoir accès au chemin Trim. Les véhicules rouleront à grande vitesse. Il faut l'enlever. »

« Dans les améliorations que vous avez apportées, je ne relève rien à propos de la connectivité avec la Cité collégiale. Cette liaison importante devrait être conservée et améliorée, si possible, en écourtant la distance à parcourir à pied. Il faudrait aussi prévoir un sentier polyvalent direct et le plus court possible jusqu'à l'île Petrie, puisqu'il s'agit d'une destination locale. »

« Il faudrait aménager des liaisons pour les piétons et les cyclistes afin de donner accès à la promenade Dairy. Je travaille sur la promenade Dairy et de nombreux travailleurs se rendent à l'usine en prenant les autobus d'OC Transpo. »

« Ce qui serait vraiment encourageant, pour les résidents de mon quartier qui prennent les transports en commun, ce serait d'aménager éventuellement une passerelle piétonnière qui assurerait la liaison avec le côté nord de l'autoroute 174. »

« Les changements apportés au chemin Trim sont également inquiétants, puisqu'ils sont considérables. Fractionner la zone de stationnement pour obliger les gens à traverser à pied une route principale sera dangereux, puisqu'on tâchera de trouver des raccourcis ou qu'on stationnera les voitures dans l'illégalité. »

Questions sur le chemin Trim

Pour la station Trim, pourriez-vous représenter sur les plans une plus grande partie du nouveau tracé du chemin Trim au sud de la liaison avec la route existante?

L'entrepreneur chargé du projet de l'Étape 2 n'a pas déposé de plan de conception détaillé de la route pour le nouveau tracé du chemin Trim. Lorsqu'il aura déposé ces plans auprès de la Ville et qu'on en aura pris connaissance pour s'assurer qu'ils respectent l'Entente du projet et toutes les normes applicables à la conception des routes, on les mettra à la disposition du public.

Comment assurera-t-on l'accès à cette station à destination et au départ du boulevard Jeanne-d'Arc, ainsi qu'à l'île Petrie et à Brigil?

Les piétons pourront se déplacer à pied à partir de la station et se diriger vers le sud en empruntant la nouvelle passerelle piétonnière en direction du nouveau tracé du chemin Trim, grâce aux trottoirs et aux sentiers aménagés. L'intersection signalisée du chemin Trim et de l'autoroute 174 permettra aux piétons de traverser pour se rendre du côté nord, et la connectivité sera maintenue avec l'intersection du boulevard Jeanne-d'Arc Nord et du chemin Trim existant. La nouvelle passerelle piétonnière entre l'arrêt d'autobus et la station projetée du TLR est aménagée de manière à permettre d'agrandir éventuellement le pont plus au nord, sans qu'il soit nécessaire de le modifier considérablement.

Où se trouve la zone de prise en charge et de dépose pour les voitures, les piétons et Para Transpo?

La zone de prise en charge et de dépose se trouvera dans le terrain de stationnement du parc-o-bus. Les détails opérationnels du parc-o-bus seront mis au point à une date ultérieure; toutefois, toutes ces fonctions seront intégrées.

Le concessionnaire automobile du chemin Trim est-il partenaire de ce plan? S'attendait-il à ce que la façade soit enlevée? S'agit-il d'un bâtiment « temporaire »?

Le nouveau tracé du chemin Trim et le secteur du parc-o-bus n'auront pas d'incidence sur les moyens d'accès permettant de se rendre jusqu'à l'établissement de ce concessionnaire automobile et d'en revenir.

Y a-t-il de la place pour garer un train à l'est de la station afin d'éviter les problèmes de congestion ferroviaire en raison des trains en panne?

Oui. Il y aura des voies auxiliaires à l'est de la station.

Compte tenu des sentiers polyvalents aménagés le long du chemin Trim et de l'achalandage prévu des cyclistes du collège et dans les déplacements pour se rendre à l'île Petrie et en revenir, combien de places de stationnement de vélos aménagera-t-on?

Il y aura 60 places de stationnement pour les vélos à la station Trim, et on réservera un terrain pour doubler ce nombre de places éventuellement.

Le nombre de places de stationnement sera-t-il réduit dans le parc-o-bus Trim? Y aura-t-il des places de stationnement désignées pour les personnes handicapées?

La capacité de stationnement existante reste la même; or, pour y arriver, il faudra ajouter des places de stationnement du côté est du chemin Trim retracé. Des places de stationnement désignées pour les personnes handicapées seront aménagées conformément à toutes les lois en vigueur.

Quelle est la capacité de stationnement des voitures à l'heure actuelle?

1 067 places.

A-t-on prévu un passage pour piétons ou des feux de circulation entre le parc de stationnement excédentaire et la station?

Oui. Il y aura des feux de circulation aux passages piétonniers et au passage pour les cyclistes.

Je n'ai pas vu comment on assurera la liaison du sentier asphalté et éclairé actuel entre le parc-o-bus du chemin Trim et la collectivité résidentielle de Cardinal Creek avec la nouvelle station du TLR du chemin Trim? Ce sentier devra-t-il enjamber le nouveau chemin Trim grâce à un passage à niveau éclairé?

Oui. Le sentier enjambra l'intersection au passage à niveau; toutefois, l'entrepreneur chargé du projet n'a pas déposé auprès de la Ville de plan de conception de la route pour examen; c'est pourquoi nous n'avons pas les détails. Lorsqu'il aura déposé ces plans de conception et que la Ville en aura pris connaissance, nous les mettrons à la disposition du public.

La station d'autobus sera-t-elle fonctionnelle pendant les travaux? Où les arrêts d'autobus seront-ils aménagés lorsque la station sera opérationnelle?

La station d'autobus restera opérationnelle en permanence pendant les travaux. L'emplacement final de l'arrêt d'autobus sera aménagé dans le secteur nord de la station afin de réduire le plus possible la distance à parcourir à pied pour les passagers en correspondance avec le TLR.

Synthèse des commentaires exprimés

	Station Montréal	Station Jeanne-d'Arc	Station Orléans	Station Place d'Orléans	Station Trim
Total des réponses	20	29	22	20	22
Nombre de réponses favorables sans réserve	2	2	2	1	0
Nombre de réponses favorables avec commentaires constructifs	9	11	5	4	6
Nombre de commentaires constructifs	1	3	1	0	3
Questions	8	13	14	15	13

Étapes suivantes

Nous vous remercions de votre collaboration. Cette rétroaction est importante pour adopter de meilleures solutions à l'intention des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun et des automobilistes qui se rendent dans les nouvelles stations de transport en commun, qui en reviennent et qui se déplacent dans les alentours. Le Comité consultatif de l'Étape 2 évaluera les commentaires pour complément d'examen, en tenant compte de leur viabilité, de leur harmonisation avec les politiques et les directives de la Ville et du coût.

À la fin de cet examen, l'entrepreneur chargé du projet de l'Étape 2 commencera à travailler à la conception des routes et des sentiers pour apporter les améliorations jugées viables afin d'aller de l'avant. Les plans de conception seront publiés avant les travaux lorsqu'ils auront été finalisés.

Les membres de la collectivité sont toujours invités à adresser leurs questions et leurs commentaires à propos des activités du projet sur le site etape2@ottawa.ca.