

Evaluation of Corridors Carried Forward | Evaluation des couloirs retenu

Sensitivity Analysis | Analyse de sensibilité

Sensitivity testing was undertaken to assess how the preliminary results would be affected by changing the evaluation parameters, including:

- Removal of Wise Public Investment as a consideration
- Removal of the weighted evaluation criteria
- Focusing on the results for individual consultation groups (Agency, Business, Public, Study Team)
- Assessing results based only on the most important criteria groups identified

L'évaluation de la sensibilité a été effectuée pour mesurer l'impact qu'auraient des modifications aux paramètres d'évaluation sur les résultats préliminaires, notamment :

- Retirer de l'analyse le critère des investissements publics judicieux
- Retirer le critère de l'évaluation pondérée
- Se concentrer sur les résultats auxquels sont parvenus individuellement les groupes de consultation (organismes, milieu des affaires, public, équipe de l'étude)
- Évaluer les résultats en se basant uniquement sur le critère le plus important retenu par les groupes

Results of the sensitivity tests confirmed that the four corridor alignments which scored highest (O-1, R-1, R-5 and R-9) should be carried forward for further design, review and evaluation.

The common characteristics of the top four corridor alignments are:

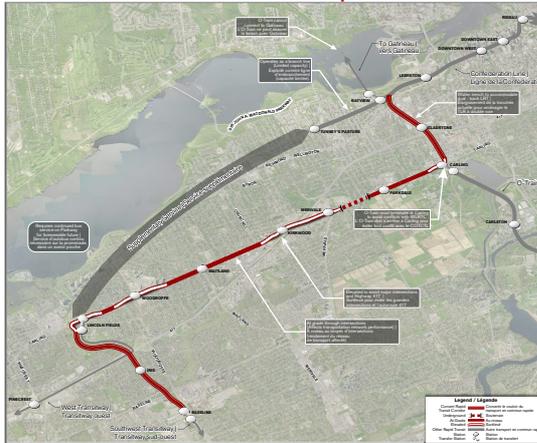
- Achieve high overall scores with lower capital investment required
- Use all or part of the existing West Transitway asset
- Require limited grade separation
- Provide logical connectivity with other rapid transit corridors, including the O-Train and Carling Avenue

Les résultats de l'évaluation de la sensibilité ont confirmé que les quatre tracés des couloirs auxquels ont été attribuées les meilleures notes (O-1, R-1, R-5 et R-9) devraient faire l'objet d'une étude plus approfondie aux fins de conception, de révision et d'évaluation.

Les caractéristiques communes des quatre tracés arrivés en tête sont :

- Obtiennent une note globale élevée et exige moins d'investissement en immobilisation
- Utilisent tous les actifs ou une partie des actifs de l'actuel Transitway-Ouest
- Exigent peu de passages à niveau
- Assurent une connectivité logique aux autres couloirs de transport en commun rapide, y compris ceux de l'O-Train et de l'avenue Carling

C-4: Carling at-grade | C-4: Carling à niveau



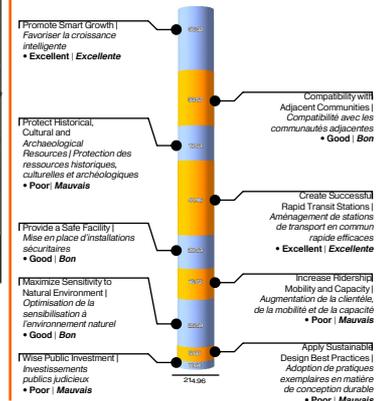
Evaluation Summary

- Not recommended for further consideration:
- Creates a complex, discontinuous network
 - Requires termination of O-Train at Carling Station
 - Impacts Central Experimental Farm cultural landscape
 - Does not serve Tunney's Pasture or Westboro
 - Requires rapid transit service to remain on Sir John A. Macdonald Parkway
 - Est. capital cost: \$2,000 million (\$2013)

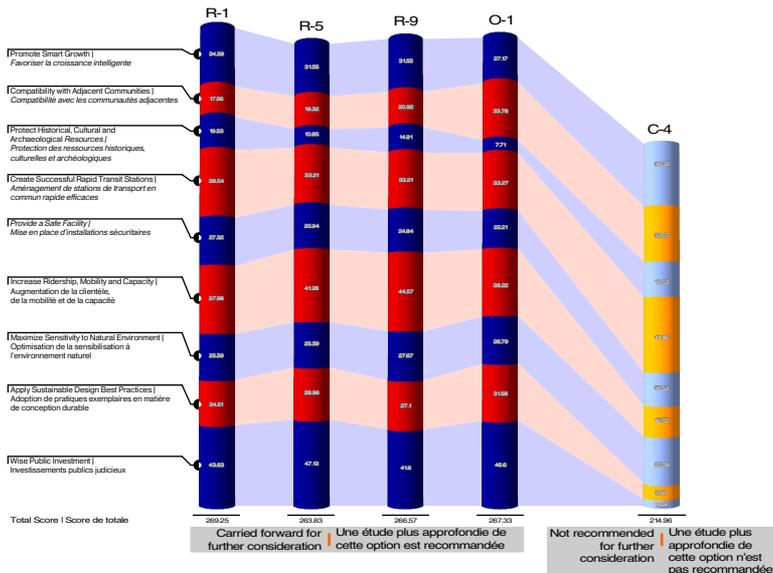
Résumé de l'évaluation:

- Une étude plus approfondie de cette option n'est pas recommandée
- Crée un réseau complexe et discontinu
 - Ne fournit pas de service au pré-Tunney et Westboro
 - La circulation à niveau a pour effet d'accroître les temps de déplacement et de réduire la fiabilité
 - Impossible de fournir la capacité requise sans impact considérable sur les piétons, les cyclistes et les automobiles traversant Carling
 - Le service de transport en commun rapide doit demeurer sur la promenade Sir John A. Macdonald
 - Est. coût d'immobilisation: \$2 000 millions (dollars de 2013)

Evaluation



Evaluation of Corridors carried forward and Carling At-Grade | Evaluation des couloirs retenu et Carling à niveau



Why Carling Fails as a Primary LRT Corridor? Pourquoi le couloir de l'avenue Carling n'a-t-il pas été retenu comme couloir principal du TLR

- Compromises the network and operations
 - Branching reduces capacity needed for primary line and leaves insufficient service to Tunney's Pasture
 - O-Train must terminate at Carling to avoid conflicts with WLRTC
 - O-Train cannot connect to Gatineau
 - Does not serve Tunney's Pasture and Westboro
 - Requires continued bus service on Parkway for foreseeable future
 - 2-3 times the cost of other options
 - Potentially very visually intrusive
 - 7.1 km underground is impractical
 - Adds between 3-13 minutes to travel time
- Compromet le réseau et l'exploitation:
 - l'embranchement réduirait la capacité nécessaire à une ligne principale et réduirait le service nécessaire à l'exploitation de Pré Tunney
 - l'O-Train doit s'arrêter à Carling pour éviter tout conflit avec le COTCL
 - l'O-Train ne peut pas être raccordé à Gatineau.
 - Ne dessert pas Pré Tunney et Westboro
 - Mise en place obligatoire d'un service d'autobus permanent dans le nord, y compris l'utilisation de la promenade dans un avenir rapproché
 - Deux à trois fois le coût des autres options
 - Aspect visuel potentiellement très dérangeant
 - La construction d'un métré de 7,1 km ne serait pas réaliste
 - Ajouter de 3 à 13 minutes au temps de déplacement

