

# L'Étude d'évaluation environnementale de la liaison de L'Hôpital d'Ottawa avec la station Lac Dow

Réunions du groupe de consultation

Services de la planification des transports, DGSPAB

Le 18 juin 2024

# Virtual Meeting Participation Protocol

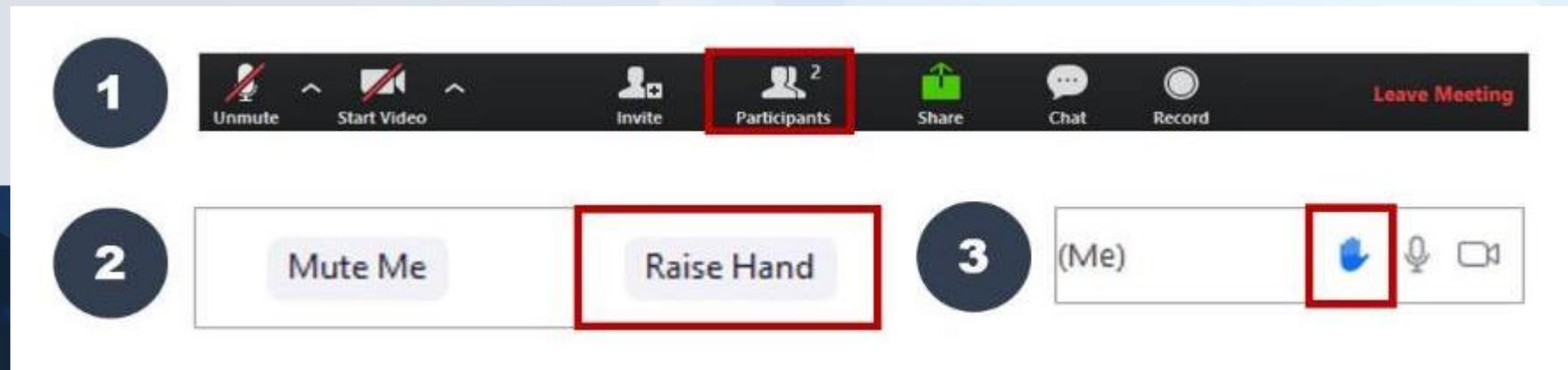
- 1) All participants are automatically on mute during presentation.
- 2) If you have a question you can submit those through the chat function.

**Thank you for your patience!**

# Protocole en place pour les réunions

- 1) Tous les participants seront automatiquement placés en mode silencieux pour la présentation.
- 2) Pour poser une question, utilisez l'espace de clavardage

**Merci de votre patience!**



# Land Recognition

Ottawa is located on unceded territory of the Anishinabe Algonquin Nation.

The peoples of the Anishinabe Algonquin Nation have lived on this territory for millennia.

Today, Ottawa is home to approximately 40,000 First Nations, Inuit and Métis people.

Ottawa's indigenous community is diverse, representing many nations, languages and customs.

The City honours the land of the First Peoples, as well as all First Nations, Inuit and Métis in Ottawa and their valuable past and present contributions to this land.

# Reconnaissance du territoire

Ottawa est située sur un territoire non cédé de la nation Anishinabe algonquine.

Les peuples de la nation Anishinabe algonquine vivent sur ce territoire depuis des millénaires.

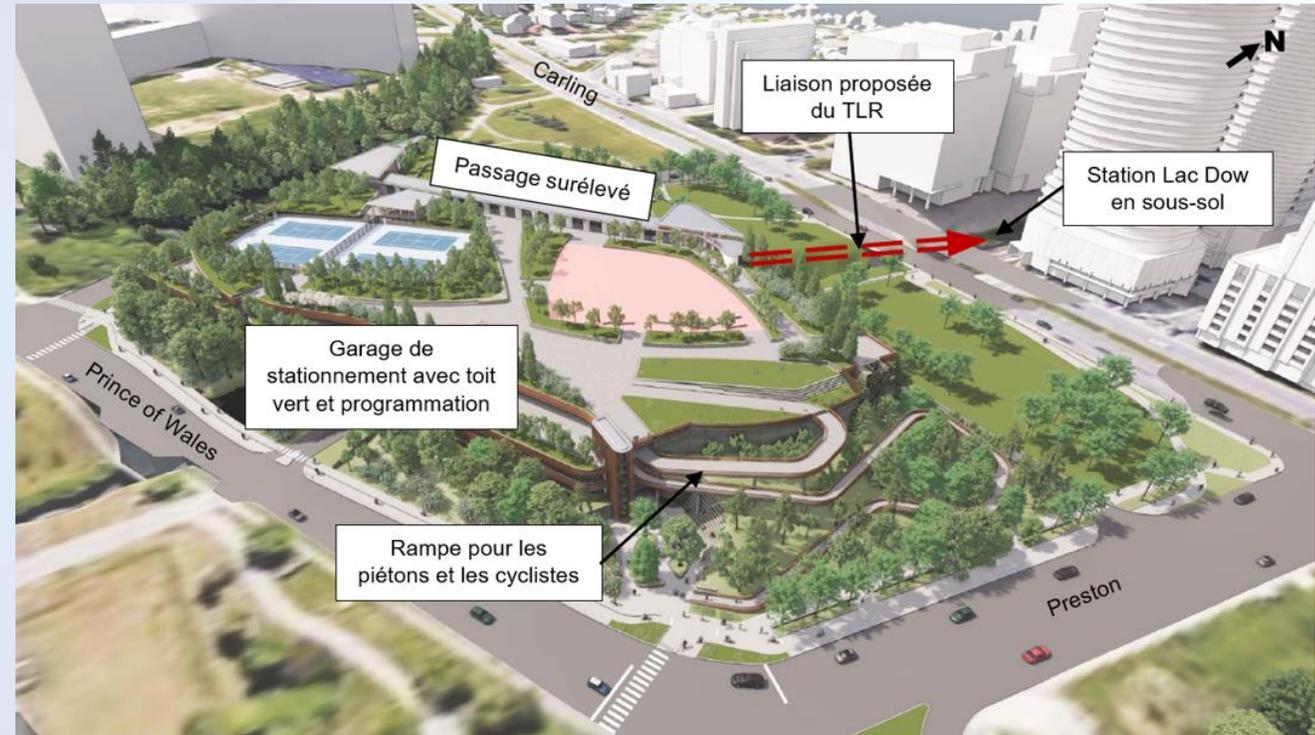
Aujourd'hui, Ottawa compte environ 40 000 membres des Premières Nations, Inuits et Métis.

La communauté autochtone d'Ottawa est diverse et représente de nombreuses nations, langues et coutumes.

La Ville rend hommage au territoire des premiers peuples, ainsi qu'à l'ensemble des membres des Premières Nations, des Inuits et des Métis d'Ottawa, de même qu'à leurs précieuses contributions passées et présentes à ce territoire.

# Ordre du jour

1. Portée de l'étude d'évaluation environnementale et progrès accomplis à ce jour
2. Principales considérations
3. Modèles de conception
4. Évaluation et sélection de l'option préliminaire privilégiée
5. Modèle de conception privilégié préliminaire
6. Prochaines étapes



# Portée de l'étude d'évaluation environnementale et progrès accomplis à ce jour

# Portée de l'étude d'évaluation environnementale

D'après les conditions imposées par la Ville et par la Commission de la capitale nationale (CCN) dans le Plan directeur d'implantation :

- il faut prévoir une liaison polyvalente entre la station Lac Dow et le garage de stationnement de L'Hôpital d'Ottawa avant d'ouvrir le bâtiment principal de l'hôpital. Cette liaison doit :
  - être directe, universellement accessible, fluide, intuitive et protégée contre les intempéries;
  - prévoir un nombre suffisant de places de stationnement sécuritaires et bien visibles pour les vélos;
  - prévoir des moyens d'orientation adéquats;
  - être dotée d'un moyen d'accès public à la rue.

# Progrès accomplis à ce jour

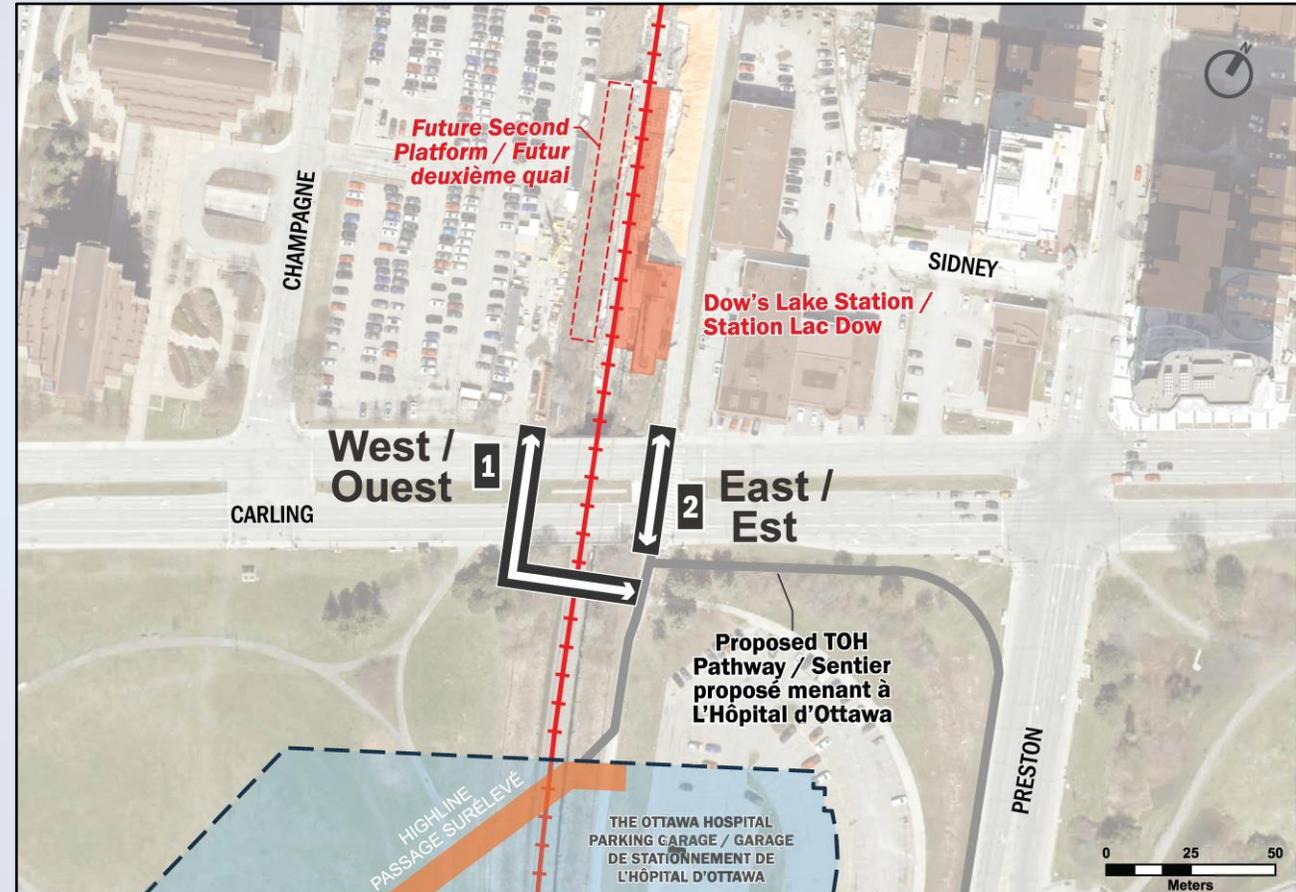
- Selon le processus prévu dans l'annexe B de l'évaluation environnementale municipale de portée générale dans le cadre de la loi adoptée par le gouvernement provincial
- Compilation des conditions existantes dans l'aire de l'étude
- Point de traverse privilégié aménagé, évalué et sélectionné
- Options élaborées pour l'étude du concept du tunnel et de la passerelle
- Présentation des constatations dans le premier cycle des réunions du Groupe de consultation (octobre 2023)

Depuis :

- nous avons examiné et intégré les commentaires exprimés pendant la consultation;
- nous avons continué de consulter les intervenants (Bureau de la mise en œuvre du réseau ferroviaire et équipe de L'Hôpital d'Ottawa);
- nous avons affiné des options portant sur l'étude du tunnel et de la passerelle;
- nous avons expertisé, évalué et sélectionné l'option préliminaire privilégiée;
- nous avons mis au point l'étude préliminaire privilégiée.

# Les différents points de traverse envisagés

<p>Solution 1 : Côté ouest</p>	<p><b>X</b> : Point non privilégié</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Traverse moins directe et plus longue</li><li>• Il faut traverser la voie ferrée du TLR pour avoir accès à la station.</li><li>• Impacts considérables sur les propriétés</li></ul>
<p>Solution 2 : Côté est</p>	<p><b>✓</b> Point privilégié</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Traverse plus directe et plus courte</li><li>• On évite de traverser la voie ferrée du TLR pour avoir accès à la station.</li><li>• Moins d'impacts sur les propriétés</li></ul>



# La consultation : Les commentaires exprimés jusqu'à maintenant

- Réduire les déplacements verticaux, soit les changements de niveaux, qui constituent des obstacles.
- Des ascenseurs de plus grande capacité permettraient d'accueillir plusieurs appareils d'aide à la mobilité et un plus grand nombre d'aidants.
- Prévoir des escaliers mécaniques pour réduire les longues files d'attente pendant les événements spéciaux.
- Orientation : éclairage et moyens d'orientation appropriés
- Améliorer le passage pour piétons en section courante au niveau du sol.
- Il faudrait séparer les cyclistes et les piétons dans cette liaison.
- Confusion à propos de l'implantation de la station du TLR

# Principales considérations

# Principales considérations

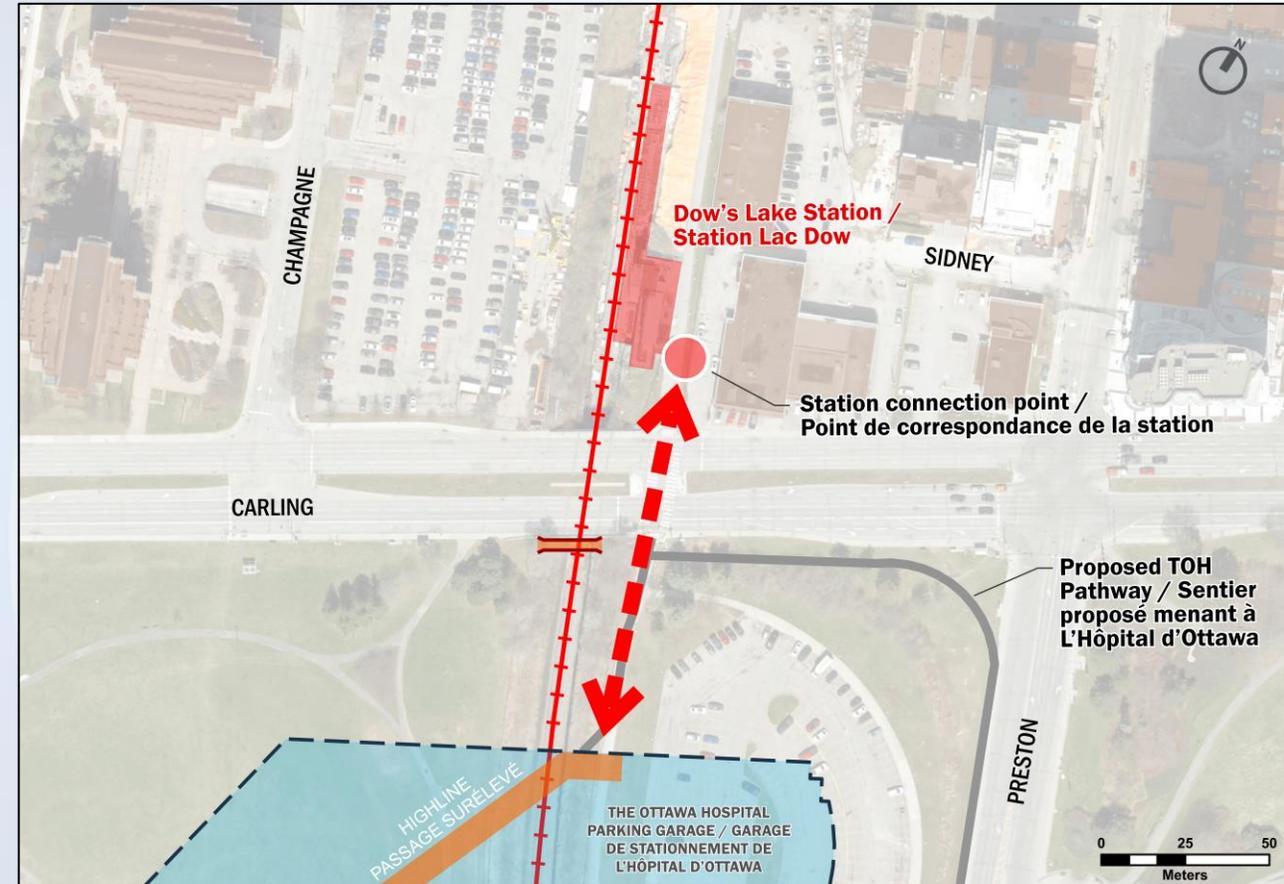
- Type de liaison (passerelle ou tunnel)
- Accès public au niveau de la rue
- Intégration avec la station Lac Dow
- Intégration avec le garage de stationnement de L'Hôpital d'Ottawa et aménagement projeté au sud de l'avenue Carling
- Connectivité avec les voies réservées d'autobus sur l'avenue Carling
- Calendrier et phases des travaux d'aménagement
  - 2029 : Jour de l'ouverture prévue de L'Hôpital d'Ottawa
- Impacts des projets éventuels
  - Voie ferrée double de la Ligne Trillium et agrandissement de la station
  - Transport en commun rapide ultime sur l'avenue Carling



station Lac Dow en voie de construction

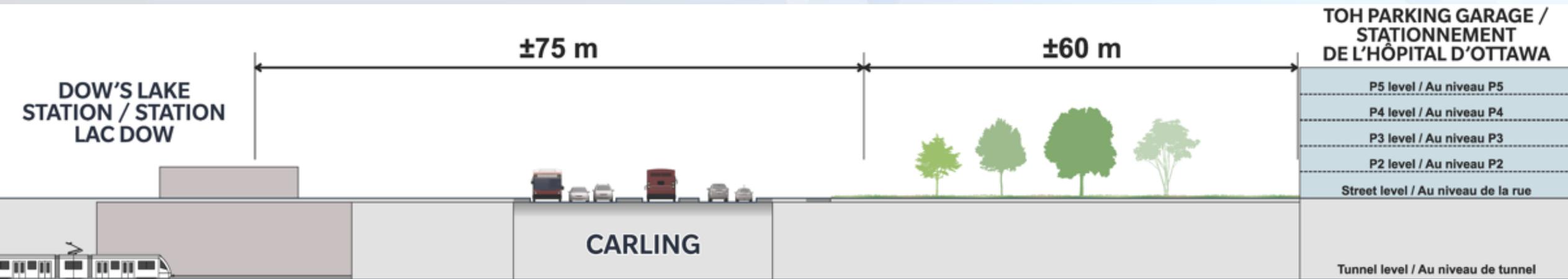
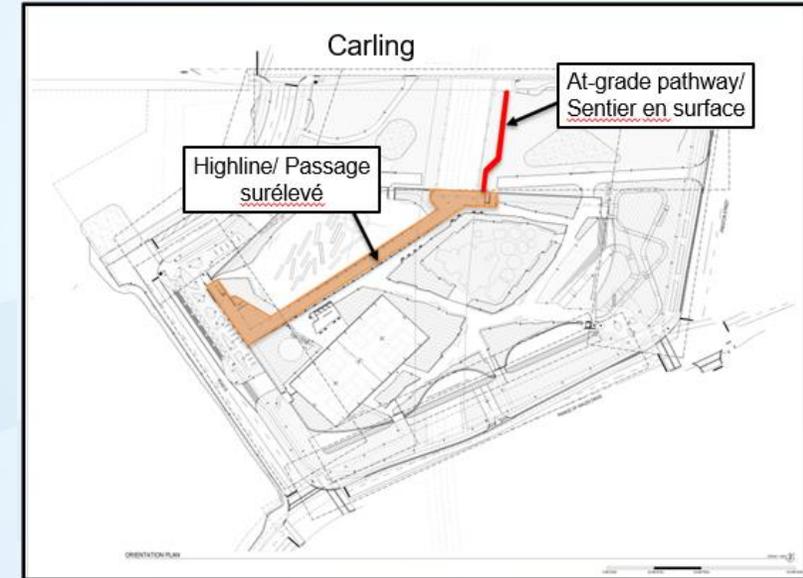
# L'intégration de la station Lac Dow

- Liaison avec les infrastructures existantes; réduire le plus possible les modifications.
- Maintenir la zone tarifaire payante de la station.
- Secteur à aménager du côté nord de l'avenue Carling pour l'adapter aux escaliers et aux ascenseurs
- Liaison efficace avec les transports en commun sur l'avenue Carling
- Protéger l'espace pour agrandir éventuellement la station du TLR du côté ouest de la voie ferrée.



# L'intégration du garage de stationnement de L'Hôpital d'Ottawa

- Liaison potentielle avec le garage de stationnement :
  - Deuxième niveau pour la passerelle
  - Au niveau du sol pour le tunnel – Il n'y a pas de niveau inférieur.
- Prévoir l'espace nécessaire pour les escaliers, les escaliers mécaniques et l'entrée potentielle de la station.
- Souplesse pour l'intégration potentielle avec les travaux d'aménagement projetés au sud de l'avenue Carling



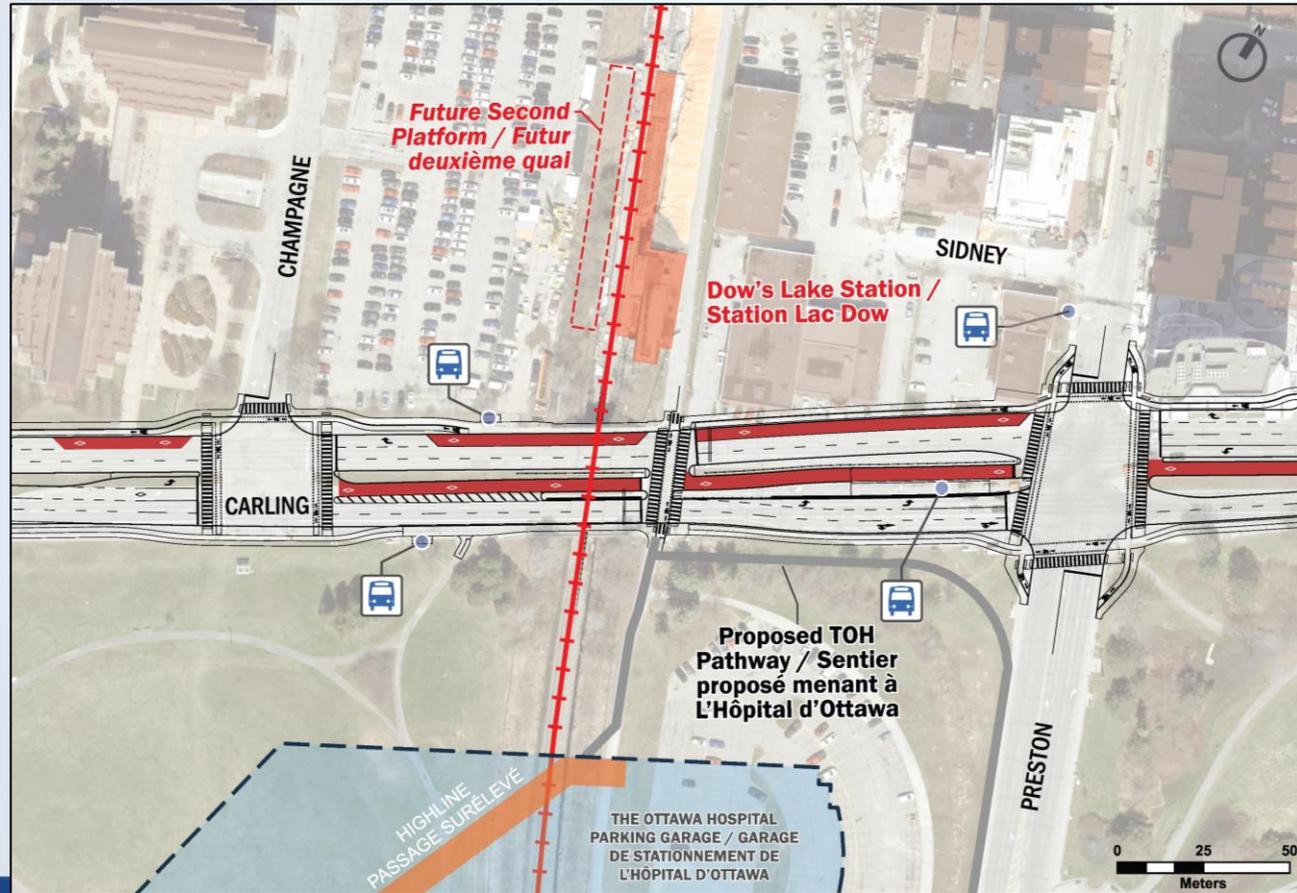
# L'intégration des transports en commun sur l'avenue Carling

Priorité planifiée pour les transports en commun

- Liaison efficace avec les arrêts d'autobus pour les piétons et les cyclistes

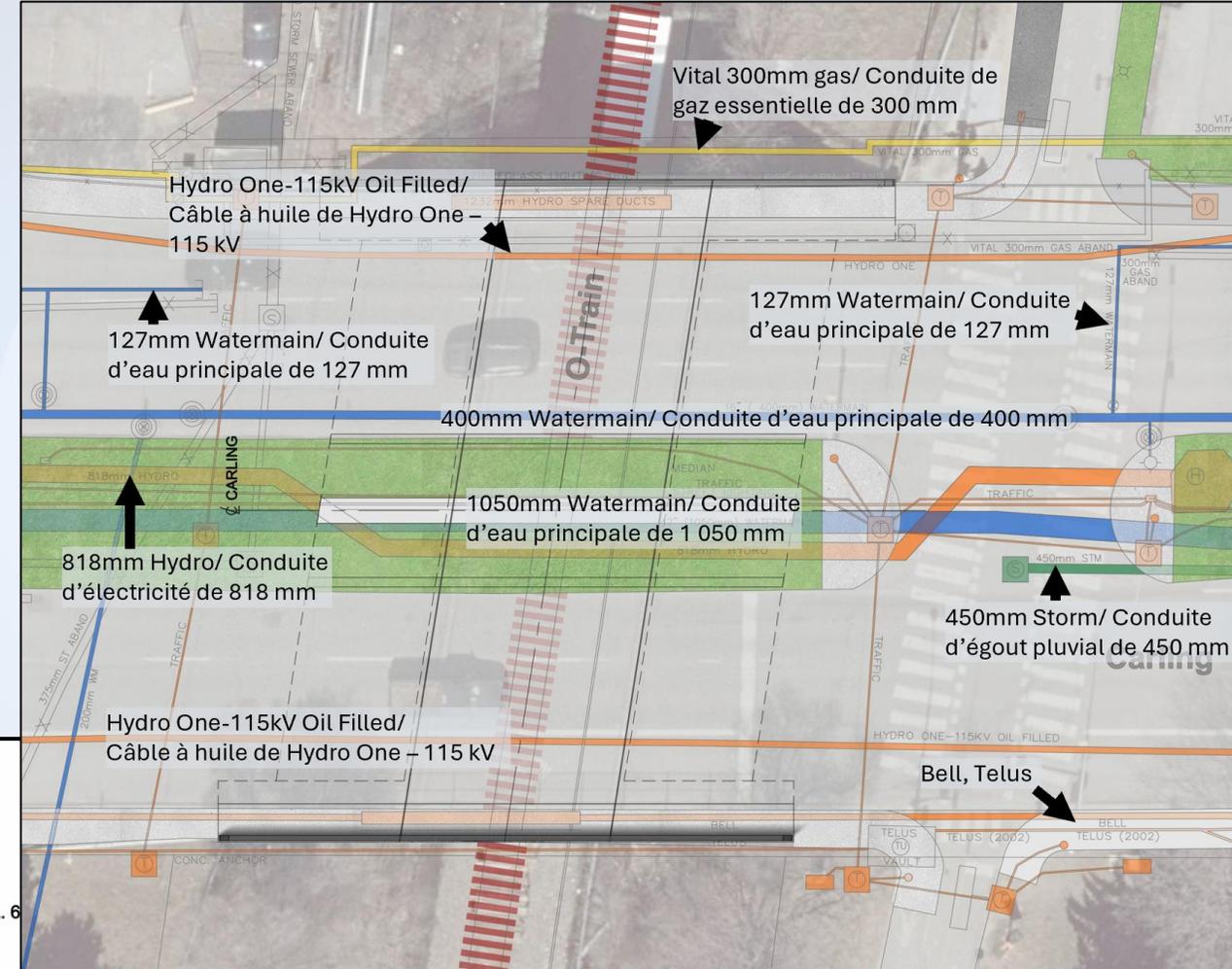
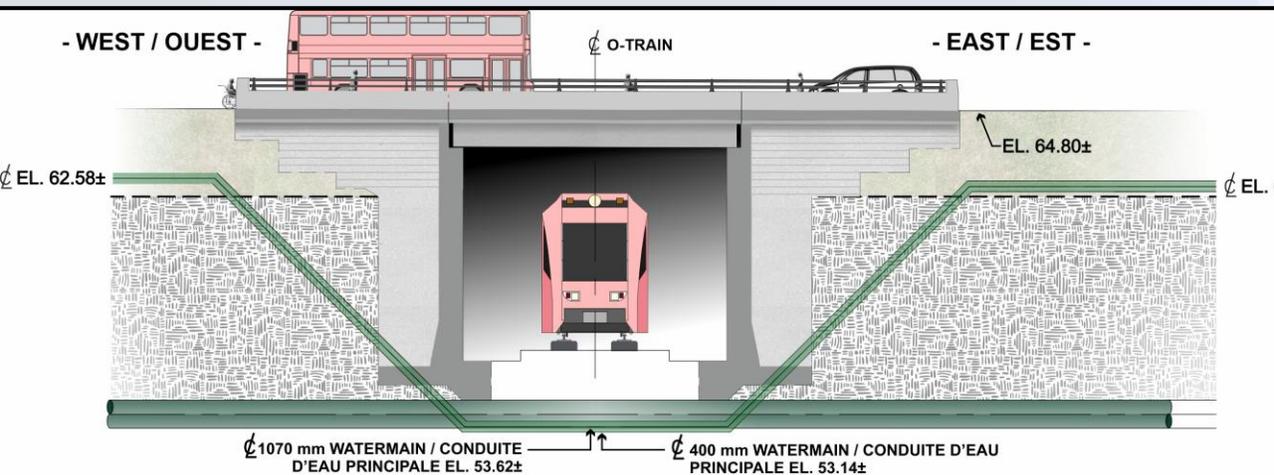
Couloir de transports en commun rapide ultime

- Actuellement à l'étude dans le cadre de la mise à jour du Plan directeur des transports de la Ville
- Important pour protéger l'espace en prévision de la configuration projetée



# Les infrastructures existantes

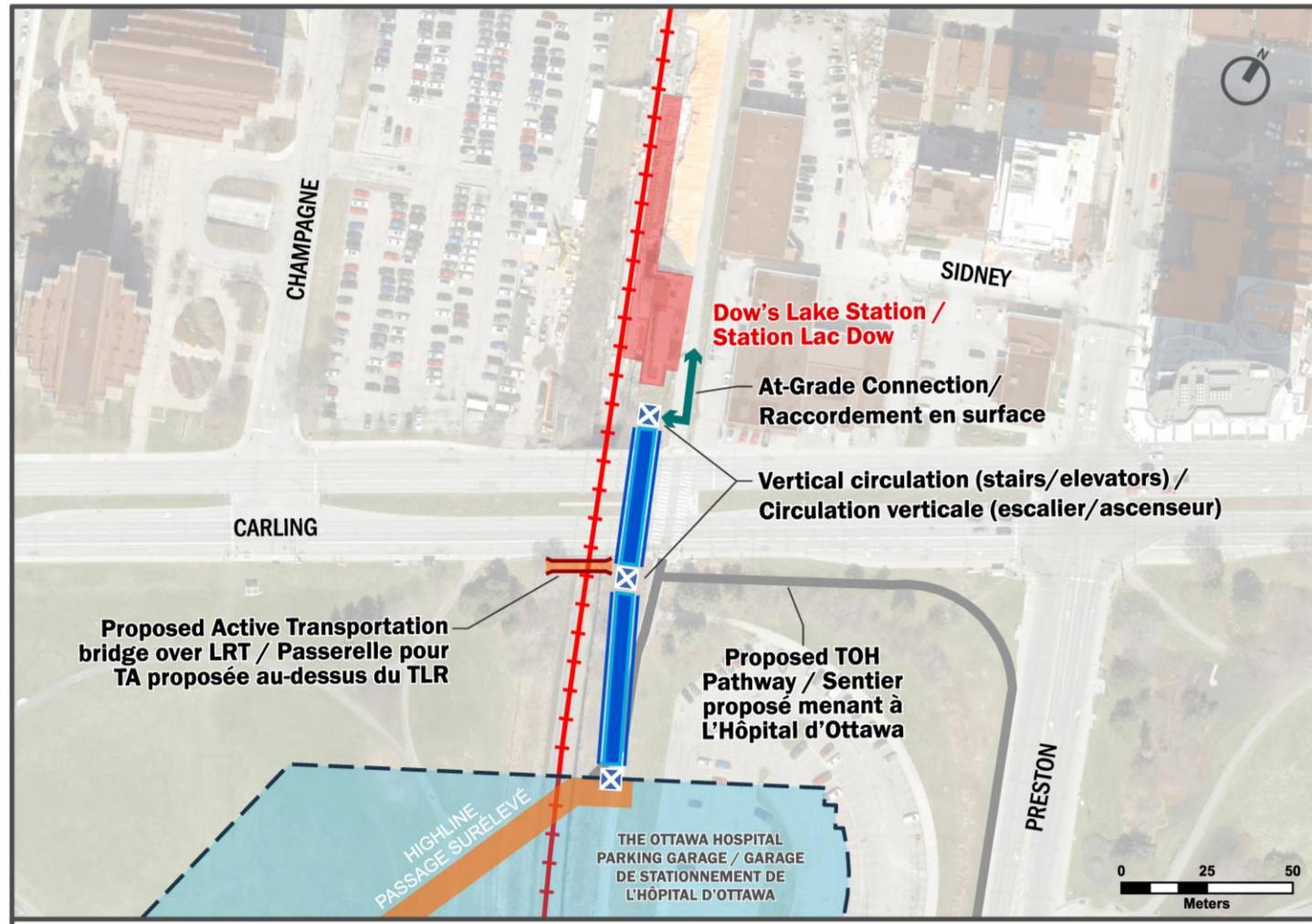
- Difficultés géotechniques
- Couloir ferroviaire actif
- Nombreuses incidences sur les services publics
  - Conduites d'eau principales
  - Égout unitaire
  - Égout pluvial
  - Conduite de gaz principale
  - Ligne de transport de l'électricité
  - Canalisations de Bell et de TELUS en sous-sol



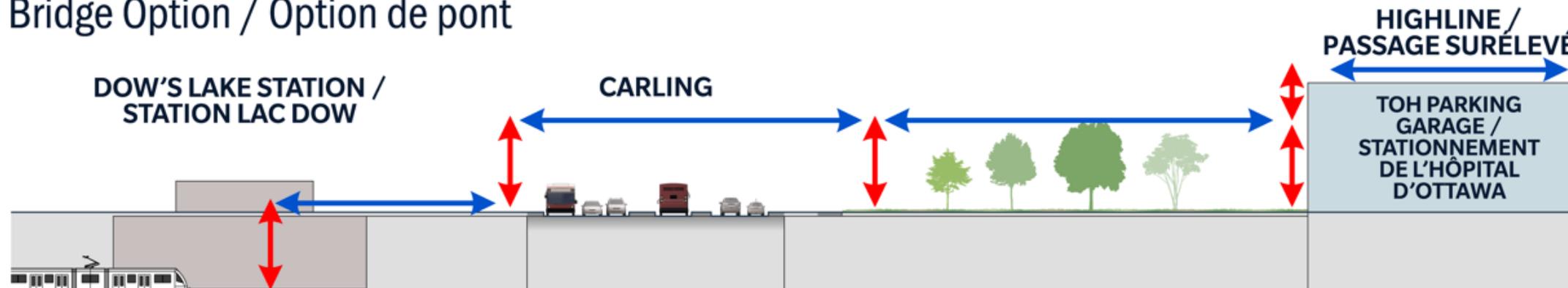
# Modèles de conception

# Le tracé conceptuel de la passerelle

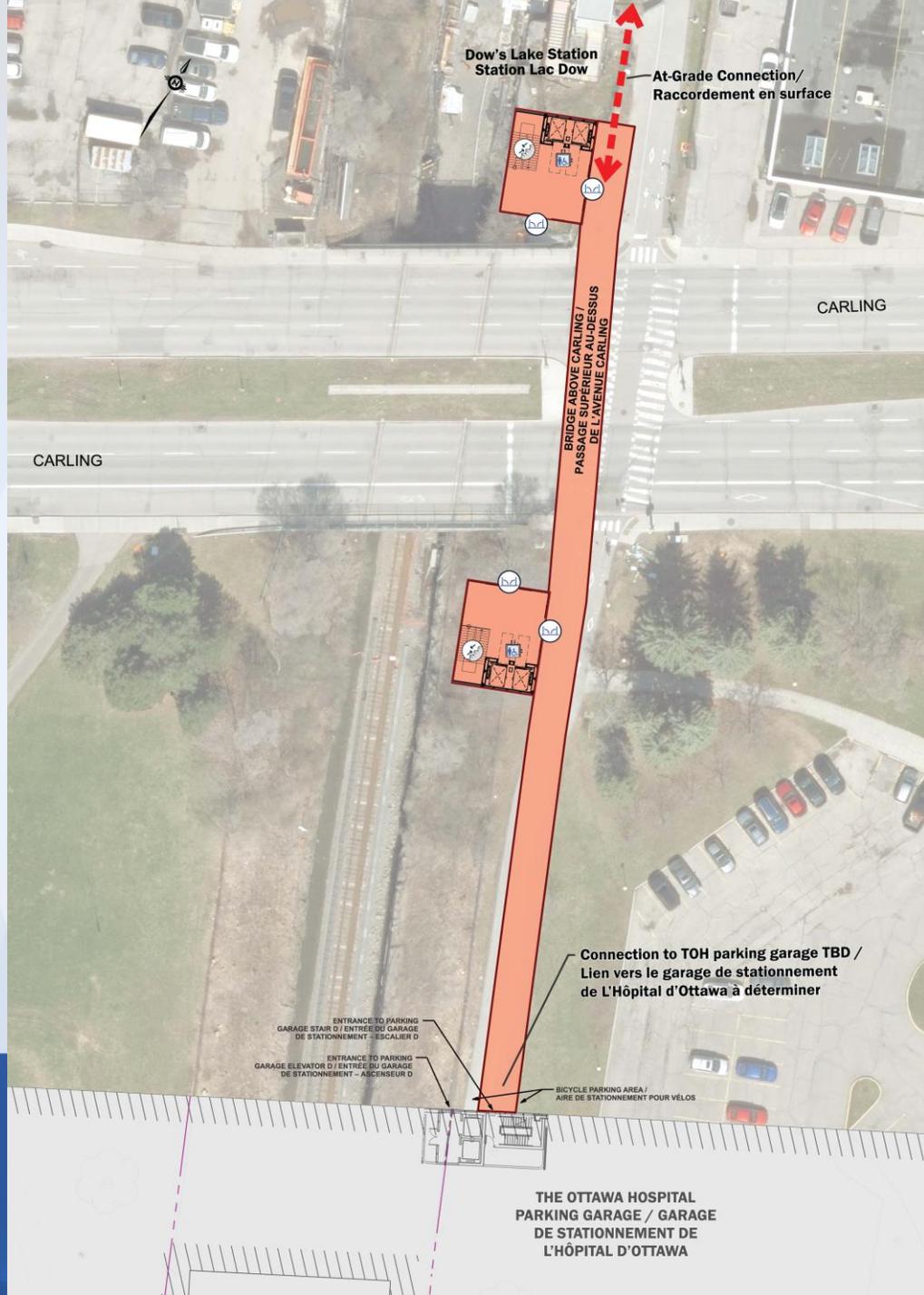
- Il faut apporter trois changements verticaux entre la station du TLR et le passage surélevé.



## Bridge Option / Option de pont

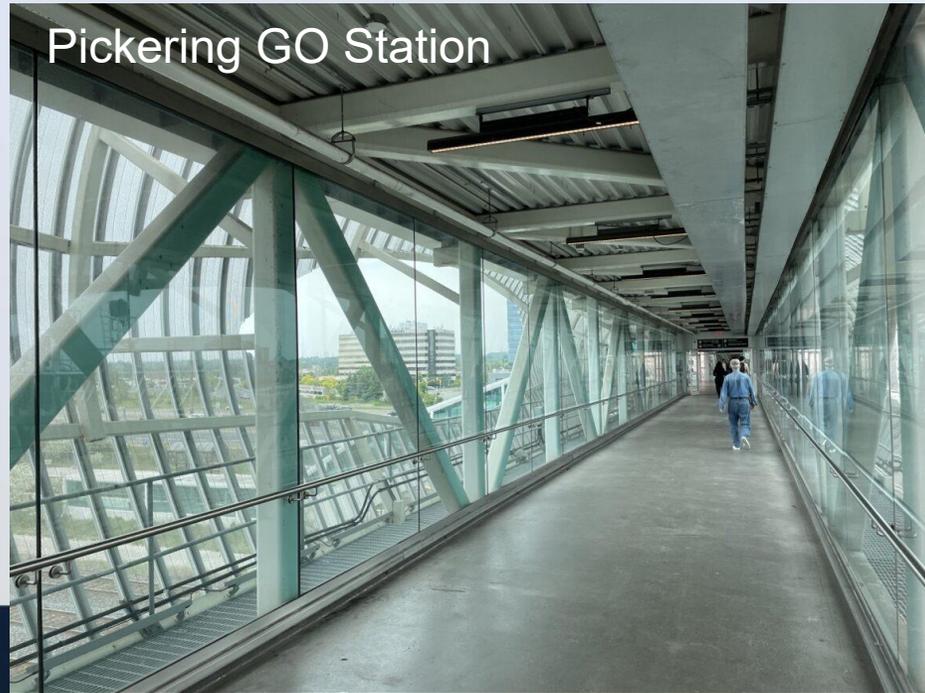


# L'empreinte au sol et l'étude conceptuelles de la passerelle



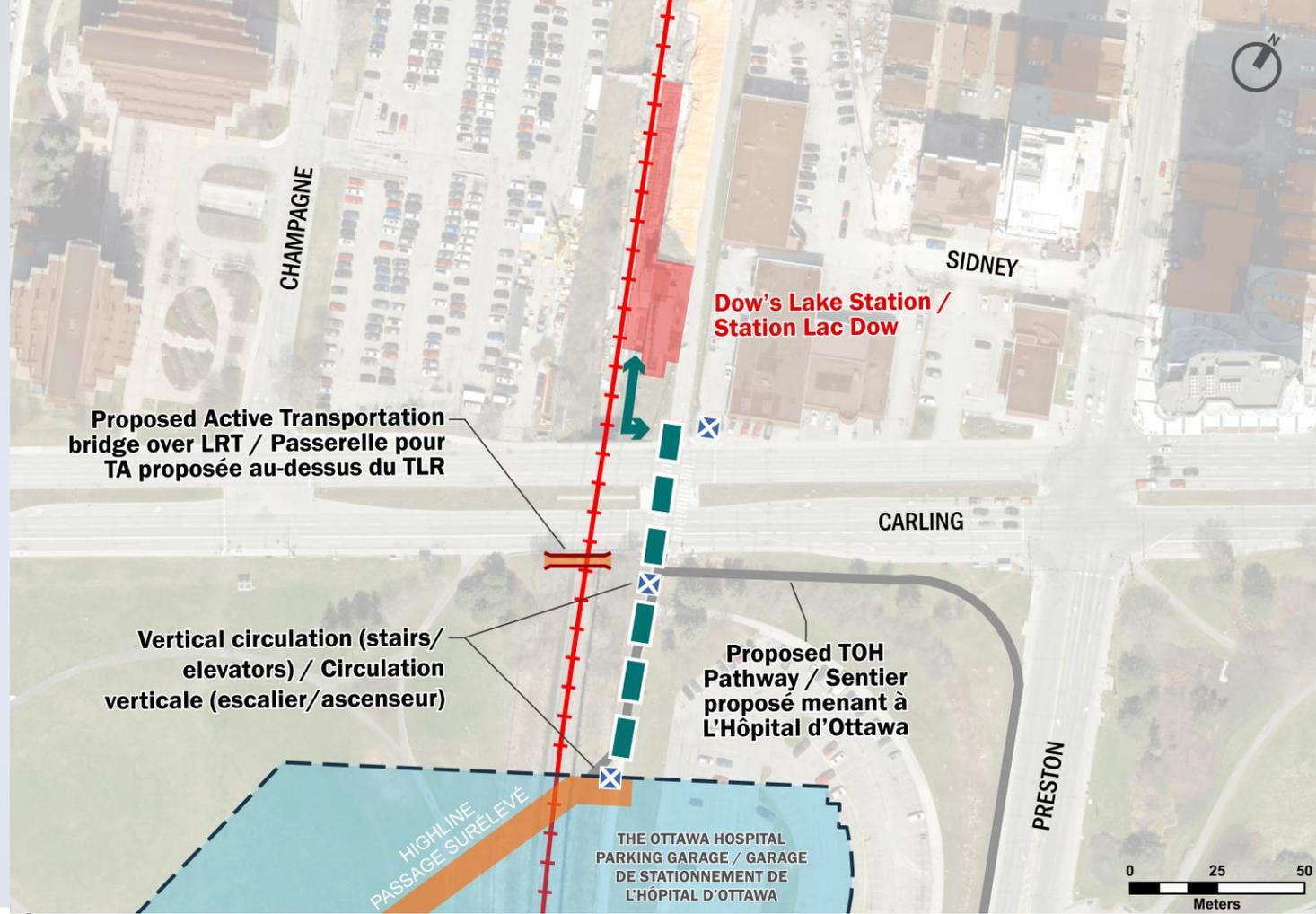
# Exemples de modèles de conception de la passerelle

Photo reproduite pour les besoins de l'illustration de l'exposé. L'étude des structures de l'avenue Carling serait élaborée dans le cadre des études subséquentes.

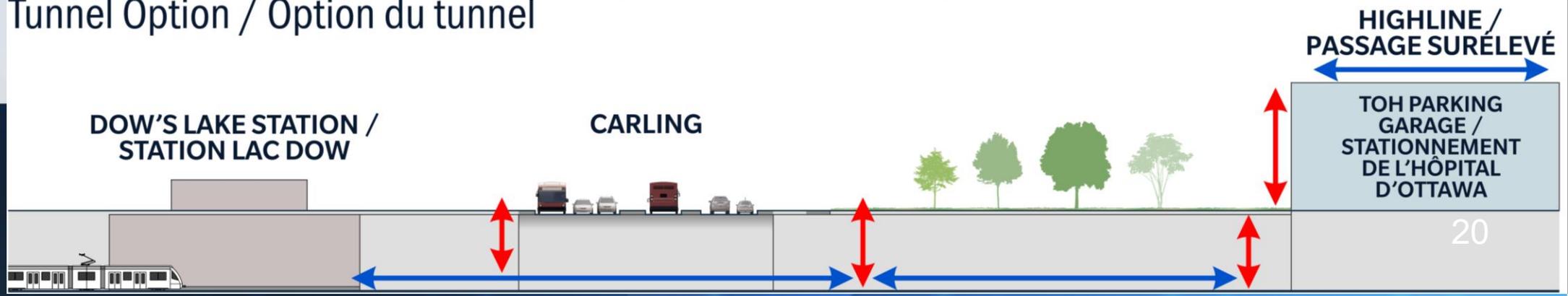


# Le tracé conceptuel du tunnel

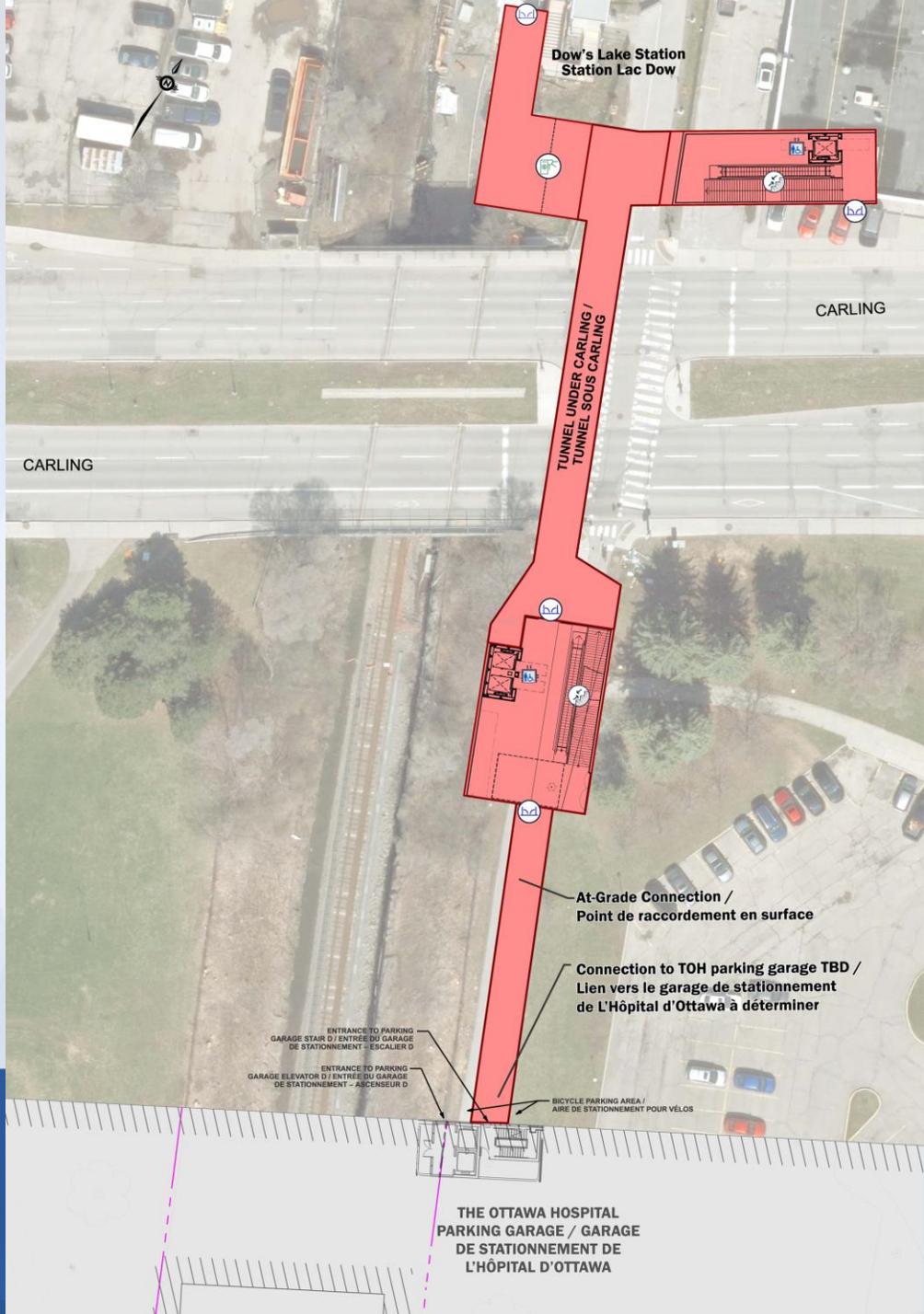
- Il faut deux changements verticaux entre la station du TLR et le passage surélevé.



Tunnel Option / Option du tunnel

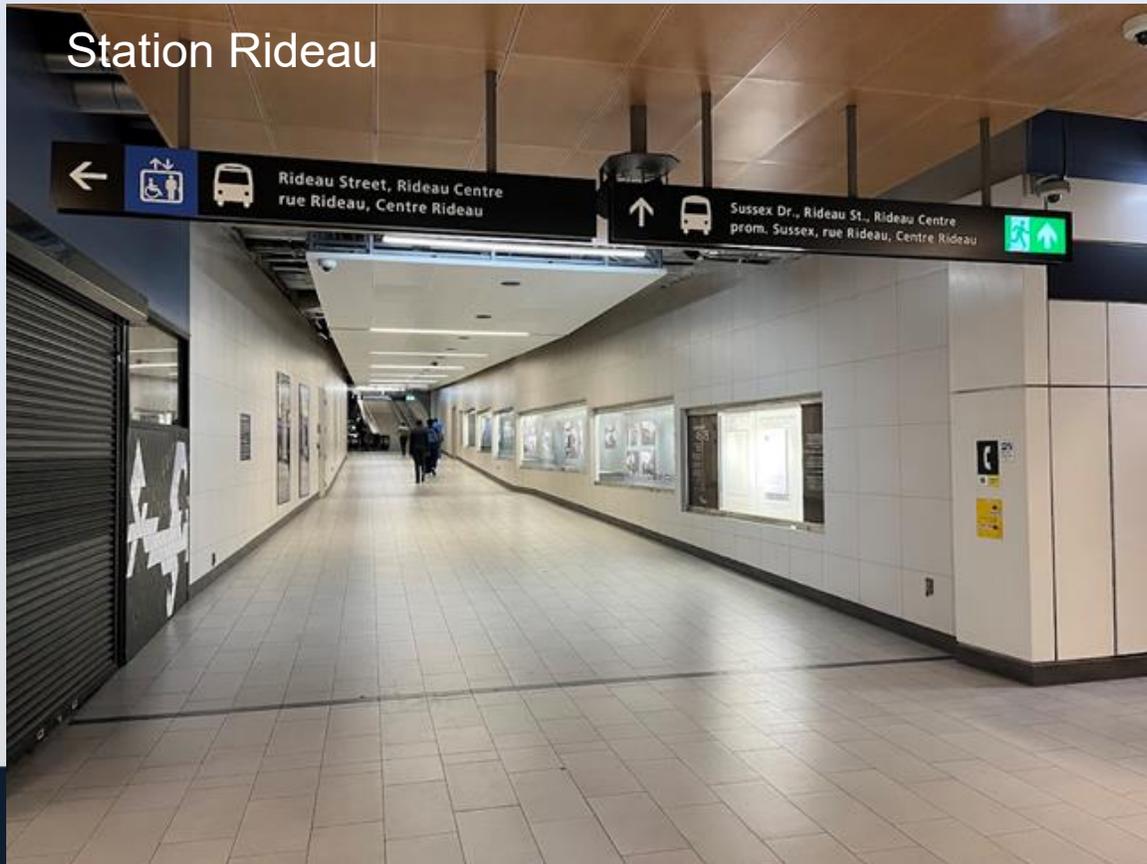


# L'empreinte au sol et l'étude conceptuelles du tunnel



# Exemples de modèles de conception du tunnel

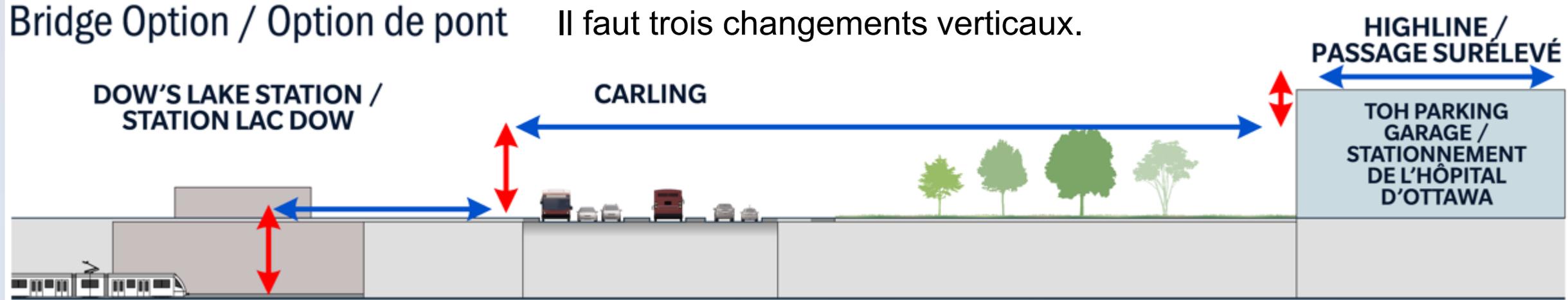
Photo reproduite pour les besoins de l'illustration de l'exposé. L'étude des structures de l'avenue Carling serait élaborée dans le cadre des études subséquentes.



# Comparaison des tracés pour les déplacements entre la station Lac Dow et le passage surélevé

Bridge Option / Option de pont

Il faut trois changements verticaux.



Tunnel Option / Option du tunnel

Il faut deux changements verticaux.



# Évaluation et sélection de l'option préliminaire privilégiée

# Les critères d'évaluation

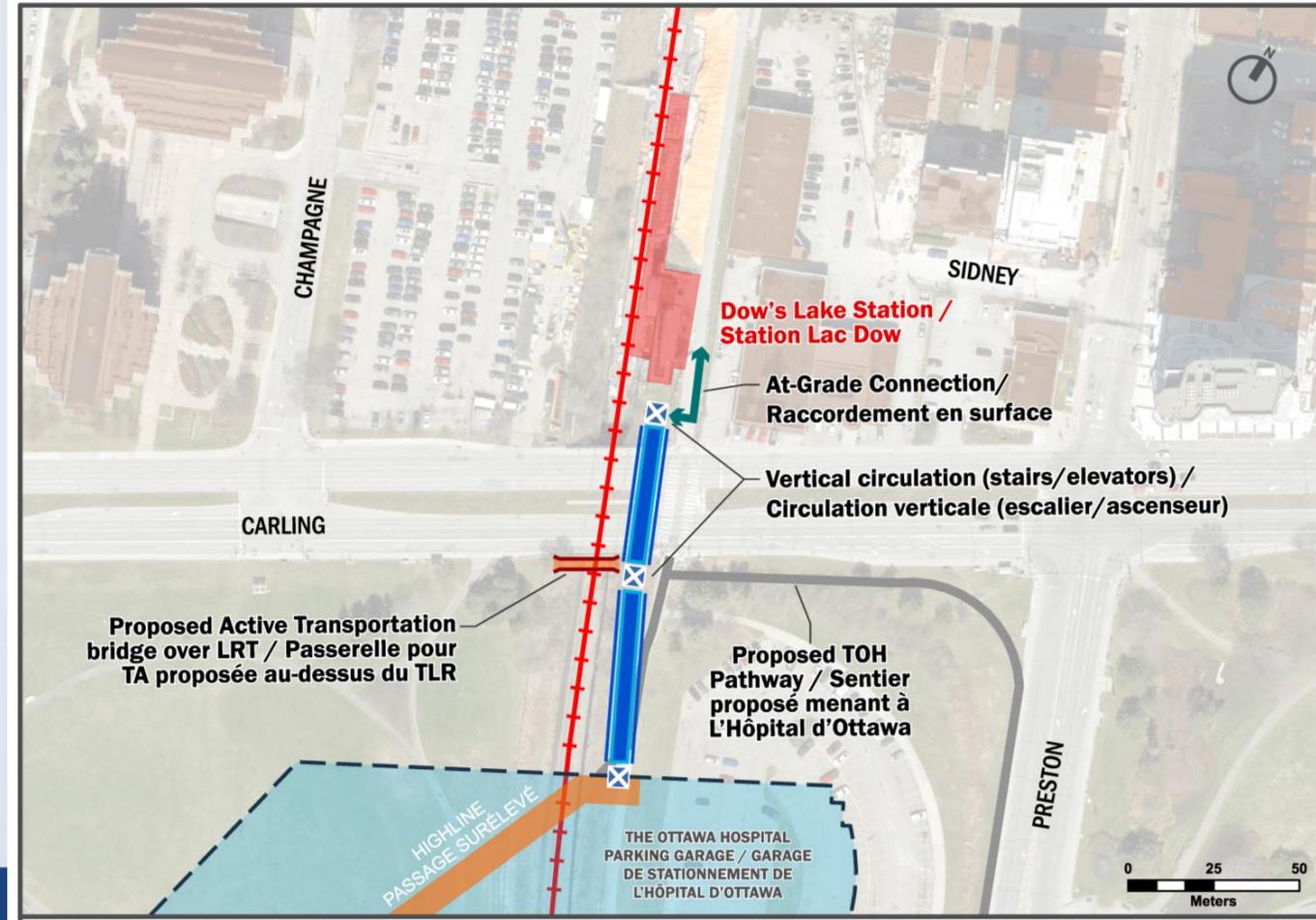
Catégories	Critères
Environnement de transport	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Potentiel d'intégration avec le TLR</li><li>▪ Potentiel d'intégration avec les transports en commun de l'avenue Carling</li><li>▪ Potentiel d'intégration avec les infrastructures du transport actif</li></ul>
Expérience des utilisateurs	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Le caractère direct des parcours et l'intuitivité dans les déplacements, ainsi que la clarté de la signalétique d'orientation</li><li>▪ Protection contre les intempéries</li><li>▪ Sécurité perçue – Prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM)</li></ul>
Environnement social	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Occasions d'améliorer le domaine public</li><li>▪ Impacts sur l'environnement visuel</li><li>▪ Impacts sur les propriétés</li><li>▪ Potentiel d'intégration avec L'Hôpital d'Ottawa</li></ul>
Environnement économique	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Dépenses en immobilisations</li><li>▪ Frais d'exploitation et d'entretien</li><li>▪ Complexité des travaux de construction</li></ul>

# Les résultats de l'évaluation

Critères		Passerelle		Tunnel
Environnement de transport		<ul style="list-style-type: none"> <li>Modèle de conception plus efficient (réclamant moins d'infrastructures) à intégrer dans l'agrandissement projeté de la station du TLR et dans l'aménagement projeté au sud de l'avenue Carling</li> <li>On réduit le plus possible les incidences sur les opérations existantes du TLR.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Modèle de conception moins efficient (réclamant plus d'infrastructures) à intégrer dans l'agrandissement projeté de la station du TLR et dans l'aménagement projeté au sud de l'avenue Carling</li> </ul>
Expérience des utilisateurs		<ul style="list-style-type: none"> <li>Tracé moins direct et changements plus verticaux pour avoir accès au TLR</li> <li>Ambiance lumineuse et aérée; amélioration de la sécurité personnelle perçue</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de l'expérience offerte aux utilisateurs grâce au tracé plus direct et aux deux changements verticaux dans l'accès au TLR; on pourrait apporter un changement vertical moyennant un surcoût.</li> <li>Diminution de la sécurité personnelle perçue</li> </ul>
Environnement social		<ul style="list-style-type: none"> <li>Moins d'impacts sur les propriétés</li> <li>Fort impact visuel</li> <li>Meilleure intégration avec l'aménagement projeté du côté sud de l'avenue Carling et liaison directe avec le garage de stationnement</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus d'impacts sur les propriétés</li> <li>Impact visuel moindre</li> <li>Intégration plus complexe avec l'aménagement projeté; il n'est pas possible d'aménager une liaison directe avec le garage de stationnement.</li> </ul>
Environnement économique		<ul style="list-style-type: none"> <li>Baisse des coûts</li> <li>Moins d'impact sur les infrastructures existantes en sous-sol</li> <li>Travaux moins complexes à réaliser</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Hausse des coûts</li> <li>Difficultés géotechniques en raison de la roche dans le sol</li> <li>Impacts considérables sur les infrastructures existantes en sous-sol (conduites de gaz, conduites d'eau principales, câbles et hydroélectricité)</li> <li>Travaux plus complexes à réaliser</li> <li>Impacts potentiels sur le couloir ferroviaire actif</li> <li>Il faut résoudre le problème de la liaison avec le deuxième quai lorsque le TLR est jumelé avec le nouveau quai aménagé du côté ouest dans le sens sud.</li> </ul>
Conclusion		Mesures recommandées		Mesures non recommandées

# Les avantages du modèle de conception de la passerelle

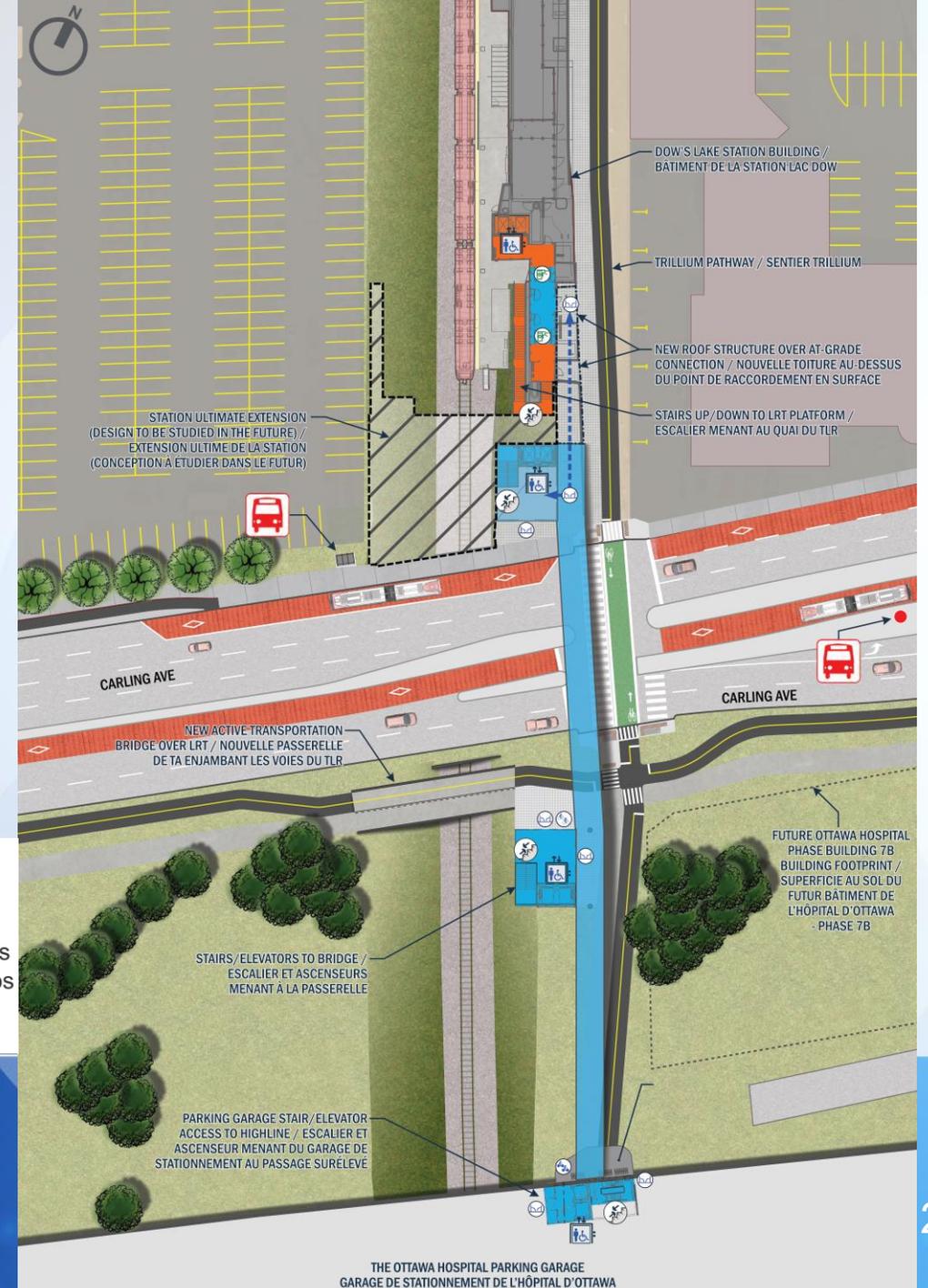
- Modèle de conception plus efficient pour l'intégration avec le concept existant à long terme de la station Lac Dow
- Meilleur potentiel d'intégration directe avec le garage de stationnement existant et l'aménagement planifié et projeté au sud de l'avenue Carling
- Solution moins chère à mettre en œuvre
- Moins d'impacts sur les propriétés
- On réduit les impacts sur les opérations du TLR et sur les infrastructures en sous-sol.



# Modèle de conception privilégié préliminaire

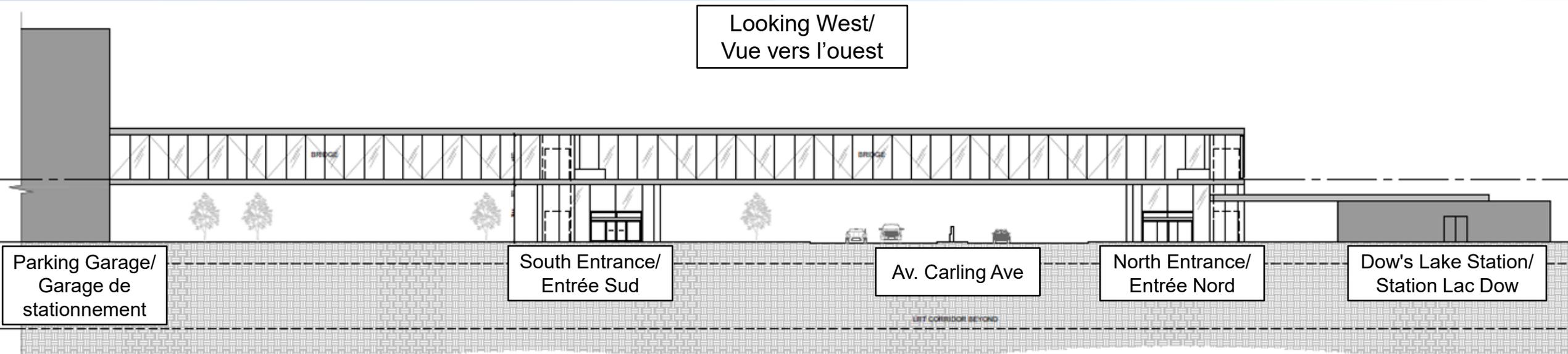
# Modèle de conception privilégié préliminaire

Circulation (Fare Free Area)		Circulation (zone gratuite)	Elevator(s)		Ascenseurs
Circulation (Fare Paid Area)		Circulation (zone de tarification contrôlée)	Stairwell		Escaliers
At-Grad Connection		Point de raccordement en surface	Entrance/Exit		Entrée/Sortie
Bikes Lanes (uni/bi-directional)		Pistes cyclables unidirectionnelles et bidirectionnelles	Fare Gate		Portillon d'accès
New Sidewalk/Pathway		Nouveau trottoir/sentier	Bike Racks		Supports à vélos
Dedicated Bus Lane		Voie réservée aux autobus	Bus Stop		Arrêt d'autobus



# La vue en coupe du modèle de conception privilégié préliminaire

- Garage de stationnement : en voie de construction
- Liaison à déterminer avec le garage de stationnement



# Le passage pour piétons en section courante existant de l'avenue Carling

- Liaison piétonnière et cycliste vitale dans l'axe nord-sud
- L'itinéraire le plus direct et le plus court entre la station du TLR et le garage de stationnement
- Liaison importante avec les installations de transport en commun prévues sur l'avenue Carling
- Occasion d'examiner la nécessité d'améliorer le passage pour piétons
  - Reconfigurer l'aménagement pour séparer les piétons et les cyclistes.
  - L'intégrer avec les voies prioritaires de transport en commun planifiées sur l'avenue Carling et avec les infrastructures du transport actif.

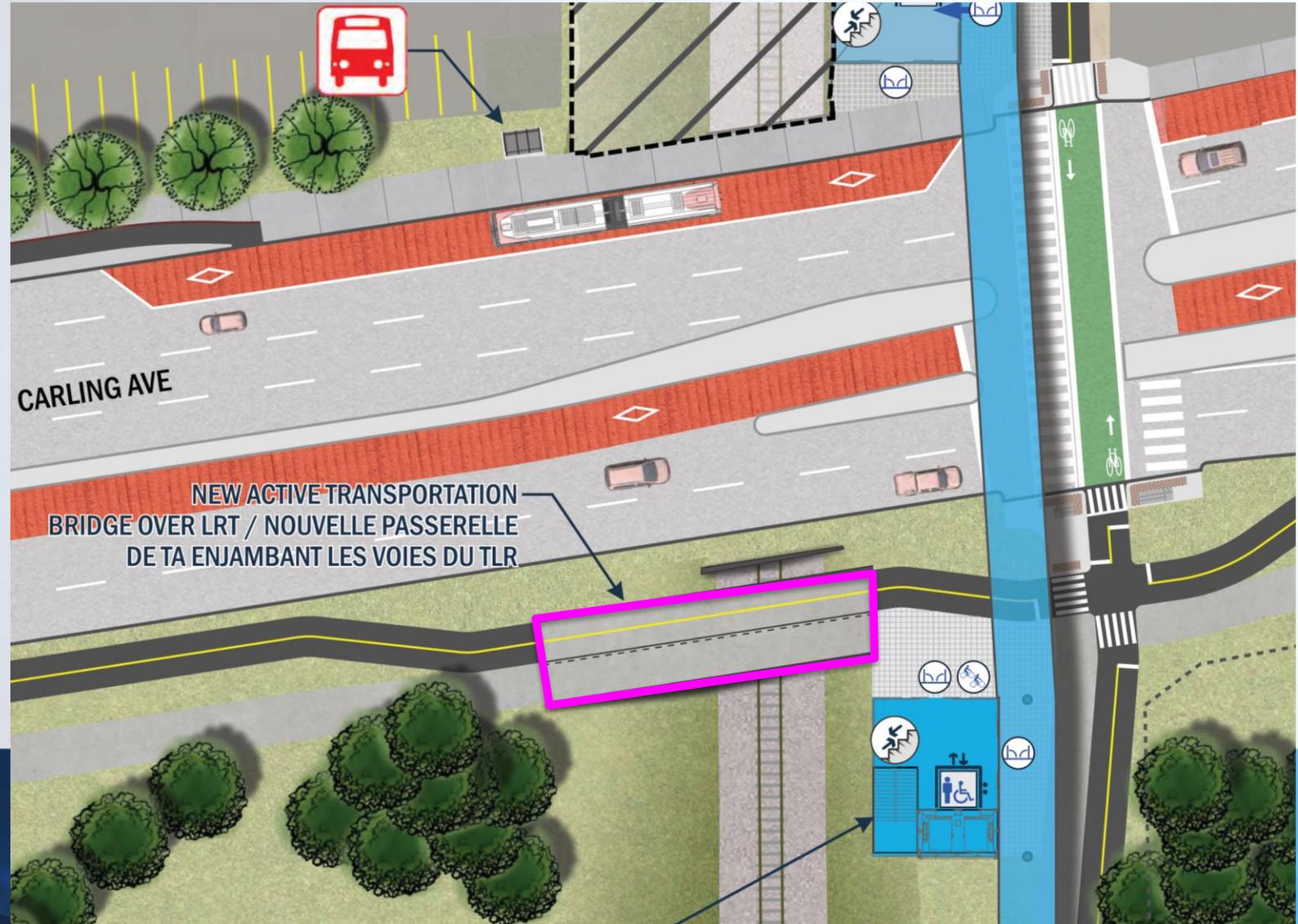


Passage pour piétons en section courante de l'avenue Carling, face au nord



Passage pour piétons en section courante de l'avenue Carling, face au sud

# Le nouveau sentier polyvalent enjambant la voie ferrée du TLR



# Les prochaines étapes

# Les prochaines étapes

- Tenir compte de tous les commentaires et avis exprimés dans les consultations publiques.
- Plan proposé pour la mise en œuvre par phases :
  - Améliorations à apporter au passage existant au niveau du sol sur l'avenue Carling
  - Passage ultime quand le financement sera disponible
- Élaboration de la conception fonctionnelle et de l'estimation des coûts
- Séances portes ouvertes publiques
  - En virtuel : le 24 juin 2024, de 18 h à 20 h 30
  - En présentiel : le 25 juin 2024, de 18 h à 20 h 30 (aréna Tom-Brown)
- Automne 2024 – Comité des transports et Conseil municipal
  - Approbation du plan recommandé
- Décembre 2024 – Achèvement de l'étude

# Discussions

**Angela Taylor, ingénieure**

Gestionnaire principale de projet

Direction de l'évaluation environnementale des transports

Direction générale des services de la planification, de  
l'aménagement et du bâtiment

Ville d'Ottawa

Courriel : [Angela.Taylor@ottawa.ca](mailto:Angela.Taylor@ottawa.ca)

Téléphone : 613-580-2424, poste 15210

(Français) [www.ottawa.ca/LiaisonHopital](http://www.ottawa.ca/LiaisonHopital) [ottawa.ca]

(English) [www.ottawa.ca/HospitalConnection](http://www.ottawa.ca/HospitalConnection)  
[ottawa.ca]