

Foire aux questions

Voici l'ensemble des questions du public posées à nos experts dans le cadre de la 3^e rencontre d'information publique en ligne de la série « UN TRAMWAY DANS MA VILLE »"

L'impact du tramway sur les autres modes de transport

Mercredi
17 novembre
18 h 30 à 20 h



Transfert modal

Est-ce qu'il n'y aura pas un effet pervers au tramway? En libérant de l'espace sur la route, est-ce que cela n'encourage pas aussi l'usage de la voiture individuelle?

L'insertion d'un tramway sur une artère est une opportunité à saisir en termes de réaménagement urbain. C'est donc l'occasion de récupérer l'espace et de rétablir une forme d'équilibre entre les différents modes (tramway, cyclistes, piétons, voitures), ce qui permet de multiplier la capacité de transport sur ce segment.

En offrant une haute fréquence et en devenant plus compétitif que la voiture, grâce notamment à une régularité de service en toute saison (pluie, verglas, tempête de neige), le tramway contribuera à mousser l'attractivité du transport en commun pour les citoyens(es).

Accessibilité

Sera-t-il permis aux usagers de monter à bord du tramway en vélo, à trottinette, etc., afin de promouvoir la notion d'intermodalité?

Tout à fait. Le plancher du tramway et celui du quai d'embarquement seront au même niveau, ce qui facilitera l'embarquement des vélos à bord du tramway. De plus, les tramways sont généralement munis de supports à vélos à l'intérieur.

Le tramway et ses infrastructures sont construits selon les principes d'accessibilité universelle. En plus d'être un mode de transport circulant en surface, ce qui en facilite l'accès, tout le matériel roulant sera à plancher bas, et les quais seront aménagés afin que toute personne à mobilité réduite puisse y accéder.

Télétravail

Avec le télétravail, les gens ne se déplacent plus nécessairement aux heures de pointe. Quelle est l'utilité alors de construire un tramway?

Le tramway, dont la mise en service est prévue dans un horizon de 10 ans, vise à répondre aux besoins en mobilité de la région pour les 30 à 50 prochaines années. Les projections d'achalandage sont faites en fonction de l'horizon 2031-2051. La pandémie aura sans doute un impact à court terme, mais la situation ne changera pas les besoins en matière de déplacement à très long terme dans l'ouest de la ville. On estime qu'un horizon de 3 à 5 ans est nécessaire pour revenir au taux d'achalandage pré-pandémie. Rappelons que le réseau routier dans l'ouest de Gatineau est à saturation depuis 2014.

Malgré le télétravail, le réseau routier n'en demeure pas moins congestionné. Le tramway servira à répondre aux besoins de déplacements **de l'ensemble de la population, à toute heure de la journée, et non seulement aux travailleurs durant les heures de pointe**. Avec une fréquence aux 3 à 5 minutes en heures de pointe, et aux 6 à 10 minutes en hors pointe, le tramway représentera une alternative efficace à l'auto solo. Tout transfert de la voiture privée au transport en commun apportera son lot de bénéfices, autant individuels que collectifs.

Économie et société

Comment l'implantation d'un tramway peut-il contribuer à réduire les coûts de transport des ménages et les coûts collectifs associés à l'automobile?

Pour chaque dollar payé par un individu pour se déplacer en automobile, la collectivité paie l'équivalent de 5,77 \$ en coûts sociaux, contre 1,21 \$ pour un transport en autobus.

Pour les ménages, les transports représentent le deuxième poste budgétaire, après le logement. Lorsqu'on arrive à minimiser son niveau de motorisation, il y a un gain budgétaire direct associé à la réduction des coûts individuels de transport. Souvent, le coût de possession d'une voiture est mal évalué, car il se limite aux paiements et au coût du carburant, alors qu'il faut également considérer les frais liés à l'immatriculation, l'entretien du véhicule, les changements de pneus, les assurances, etc.

Pour réduire efficacement ses coûts en transport, il faut s'affranchir de la nécessité de posséder un troisième ou un deuxième véhicule. Et pour être en mesure de faire cela, il faut d'autres alternatives à la voiture. Parmi ces alternatives, il y a le transport en commun, qui est fondamental. Ainsi, l'implantation du tramway permettra de réduire le nombre de véhicules par ménage et ainsi, diminuer considérablement leurs coûts en transport.

Comment le tramway peut-il contribuer à la relance économique d'une région?

Réduire la nécessité de posséder plusieurs voitures contribue à libérer une partie du budget familial, que les citoyens vont investir dans d'autres secteurs d'activité (i.e. dans des services de proximité et commerces locaux, etc.). Le tramway permettra aussi de relier la population de l'ouest de Gatineau et d'Ottawa aux pôles commerciaux en peu de temps et à une fréquence élevée, ce qui les rendra de facto plus accessibles.

L'arrivée du tramway sera aussi synonyme d'augmentation de l'attractivité de la ville, tant pour les familles, les étudiants, les commerces et entreprises que pour les touristes, ce qui se traduira par un investissement immobilier important au sein du territoire gatinois.

Service

Quelle sera la vision globale du niveau de service d'autobus qui sera offert à proximité du tramway ? Comment se fera son intégration avec l'axe de transport structurant?

À l'image du service actuel du Rapibus, il est prévu d'offrir un service d'autobus local à partir des quartiers vers les stations du tramway.

De plus, le tramway pourrait être opéré avec des fréquences de l'ordre de :

- Périodes de pointe : 6 minutes sur chaque antenne, 3 minutes sur le tronc commun;
- Autres périodes : 10 minutes sur chaque antenne, 5 minutes sur le tronc commun;
- Un service de 5 h à 1 h (20 heures d'opération par jour), mais qui pourrait être étendu.

Les détails de la restructuration du réseau d'autobus et du service offert seront approfondis aux phases subséquentes de l'avant-projet, et une consultation publique à cet effet aura lieu en temps opportun.

Vous parlez de services, mais je ne vois pas les hôpitaux de Gatineau et Hull rattachés au nouveau réseau Tramway. Pourquoi?

L'hôpital de Gatineau étant situé dans le secteur Gatineau, il est desservi par un service de lignes locales, qui permettent de rejoindre le Rapibus.

Pour ce qui de l'hôpital de Hull, les détails du service qui y sera offert seront approfondis aux phases subséquentes de l'avant-projet.

Combien de temps prendra le trajet durant les heures de pointe?

Comparativement à la voiture, où les temps de déplacements sont grandement influencés par les conditions météorologiques et routières, le tramway, du fait qu'il circulera sur une plateforme qui lui est dédiée (comme pour le Rapibus), offrira une régularité de service. Ainsi, il en résultera des temps de parcours constants, à toute heure de la journée.

Les temps de parcours seront déterminés lors des phases subséquentes des études d'avant-projet, notamment au regard du nombre et de l'emplacement des stations. À titre indicatif, à ce stade des études, le temps de parcours est estimé à :

- 36 min pour la liaison Aylmer-Ottawa
- 32 min pour la liaison Plateau - Ottawa

Stationnements

Y aura-t-il du stationnement incitatif à proximité des stations ?

Oui, l'étude complémentaire prévoit, en complément du Parc-o-bus Rivermead, l'ajout d'espaces de stationnement additionnels au Parc-o-bus des Allumettières, de même qu'un nouveau parc-o-bus à l'intersection du chemin Vanier et du boulevard du Plateau.

L'augmentation de la fréquence du service offert en début de tracé diminuera la nécessité pour les gens de se déplacer à mi-réseau, et contribuera ainsi à réduire la pression sur le Parc-o-bus Rivermead. À noter que ces éléments feront l'objet d'une analyse détaillée lors des étapes ultérieures de l'avant-projet.

Qu'advient-il du stationnement sur rue le long du trajet du tramway?

Lorsqu'on implante un système de transport collectif structurant, il y a aussi une volonté de réaménager et de réallouer des espaces pour les transports actifs tels que la marche et le vélo. Le tramway aura pour effet de favoriser un transfert modal et de réduire la nécessité pour les familles de posséder plusieurs véhicules. Conséquemment, la nécessité de stationnement sur les rues avoisinantes s'en trouvera diminuée.

Pour bien répondre à la demande des futurs clients du système de transport collectif structurant, il est important d'établir un ordre de priorité d'accessibilité aux différentes stations: l'accessibilité en mode actif, une bonne desserte du réseau d'autobus local, une réglementation du stationnement sur rue et une mise en place de stationnements incitatifs.

Il est aussi prévu de mettre en place une politique de stationnement sur rue aux alentours des stations afin de limiter les nuisances associées au débordement sur les rues locales. Dans certains cas, la Ville devra potentiellement interdire le stationnement sur rue, en raison d'enjeux de sécurité.

Pour décourager l'usage de l'automobile individuelle, est-ce qu'on ne pourrait pas, dès maintenant, réglementer le stationnement?

Récemment, la Ville de Gatineau a adopté une Politique des rues conviviales. La nouvelle Politique de rues conviviales prévoit faire de ces rues des lieux publics adéquats qui façonnent les milieux de vie.

Ces rues sont dites conviviales parce qu'elles :

- Visent une échelle humaine;
- Sont exploitées pour permettre un accès sécuritaire à l'ensemble des usagers;
- Sont conçues pour minimiser les répercussions sur l'environnement.

Plusieurs facteurs ont été considérés pour déterminer les nouveaux modèles de rue :

- Le type de milieu;
- La densité de population;
- La fonction de la rue;
- La présence de transport en commun;
- La présence d'espaces de stationnement autre que sur la rue.

À ce titre, la Ville a révisé la façon dont les stationnements s'intègrent à la rue, tant dans les nouvelles rues à construire que dans les rues existantes qui feront l'objet d'une réhabilitation.

La Politique des rues conviviales sera disponible dès le début de 2022 au gatineau.ca.

Stations

Où seront situées les stations exactement ?

Règle générale, lors de l'implantation d'un réseau de tramway, les stations sont construites à intervalles de 600 à 700 mètres. Des stations trop près l'une de l'autre signifieraient des arrêts fréquents et donc des temps de déplacement plus longs, ce qui va à l'encontre d'un mode dit « structurant ». Des stations trop éloignées les unes des autres rendraient celles-ci moins accessibles pour une partie de la population. Il s'agit donc de trouver un juste équilibre afin d'offrir des temps de déplacements attrayants, tout en positionnant les stations à des distances raisonnables.

L'emplacement précis des stations sera déterminé lors des prochaines phases de l'avant-projet et fera l'objet de discussions lors de consultations sectorielles avec la population.

Sur quelles bases seront éventuellement choisis les sites des futures stations?

Le choix de l'emplacement d'une station s'effectue selon plusieurs critères, notamment l'espace disponible, la fonctionnalité avec le milieu, son arrimage avec les autres modes de transport, son accessibilité, l'achalandage anticipé et le bassin de population à proximité, de même que les développements et projets immobiliers anticipés.

Consultations

Quand prévoyez-vous organiser des rencontres de consultations pour discuter des enjeux pour la population? On parle ici de consultations en amont du BAPE.

L'équipe du Bureau de projet est bien au fait qu'un projet de cette ampleur se planifie et se construit en collaboration avec différents intervenants, tels que les citoyens et les milieux associatifs et institutionnels et nous poursuivrons nos efforts de communications en ce sens.

L'équipe est à se doter d'ingénieurs qui se chargeront de la conception au niveau de l'avant-projet préliminaire et de l'étude d'impacts sur l'environnement. Et cette étude comporte un volet de consultations publiques préalablement aux audiences du BAPE.

L'arrivée des équipes d'ingénieurs-proprétaires est prévue vers le printemps ou l'été 2022, ce qui permettra au Bureau de projet de débiter les premières consultations sectorielles autour de l'automne 2022 ou de l'hiver 2023. Ces consultations serviront à recueillir les préoccupations et enjeux des résidents des secteurs visés dans le but de proposer des mesures d'atténuation adéquates. Par la suite, les ingénieurs poursuivront leur travail de conception et un retour à la population est prévu au printemps 2023 où seront présentées les mesures de mitigation pertinentes et techniquement réalisables.

Quels impacts peut-on prévoir sur l'aménagement et la population d'un quartier de passage comme Val Tétréau ? Ex.: nouvelles constructions, espaces de stationnement, nouveaux commerces, etc.

Ces éléments pourront être discutés avec l'association de quartier et les résidents du secteur concerné lors du processus de consultations prévu à l'automne 2022 ou à l'hiver 2023.

Tarification

Est-ce qu'il en coûtera la même chose pour monter à bord du tramway qu'il en coûte aujourd'hui pour emprunter l'autobus?

Les stratégies tarifaires du système de transport collectif structurant seront examinées aux étapes ultérieures d'avant-projet.

Que pensez-vous du transport en commun gratuit?

La STO dispose déjà d'une tarification sociale, dont les détails sont disponibles [ici](#). Pour ce qui est de la gratuité pour tous, si la STO ne pouvait compter sur les revenus passagers, elle devrait forcément trouver une autre source de financement. Sachant que les gouvernements et les villes subventionnent déjà le transport en commun, le fait d'offrir une gratuité à tous leur demanderait donc un investissement beaucoup plus important.

Choix du mode

Est-ce que le tramway est adapté à nos conditions météorologiques?

Les analyses démontrent que le choix d'un tramway électrique est en adéquation avec le climat nordique, dont celui de Gatineau. Des tramways sont déjà en service dans des villes scandinaves, dans l'Ouest canadien et au nord des États-Unis. Plus près de nous, il y a également des tramways en service dans les villes de Toronto et de Waterloo qui constituent une référence comparable sur le plan du climat.

Par exemple, le tramway possède des systèmes intégrés qui grattent le câble lorsqu'il passe afin de prévenir l'accumulation de verglas, ainsi que des systèmes automatiques de sablage des roues. De plus, le tramway étant guidé par les rails, cela évite tout dérapage si le sol est verglacé.

Quelle est la différence entre le tramway et le train léger (SLR)?

Le tramway permet une insertion aisée en milieu urbain, à même le réseau routier existant. Il est également mieux adapté à nos besoins puisqu'il permet des arrêts plus fréquents, les stations étant situées à une distance moyenne de 700 mètres l'une de l'autre. De plus, sa capacité répond davantage à l'achalandage anticipé.

Quant au train léger (système léger sur rail - SLR), il est souvent recommandé pour desservir des zones périurbaines, éloignées du centre-ville. Il circule sur une plateforme entièrement dédiée avec des stations plus espacées afin d'optimiser la vitesse de circulation, et donc offrir des temps de parcours intéressants. Son implantation nécessite notamment l'aménagement d'infrastructures spécifiques (tunnel, ponts, etc.) pour éviter tout croisement avec le réseau routier.

Pourquoi ne pas construire un Rapibus dans l'ouest?

Pour tout projet structurant, ce sont les projections qui nous permettent de déterminer le mode le plus approprié, en accord avec la capacité du véhicule. Les études démontrent qu'un système rapide par bus (SRB) est insuffisant pour pallier à l'accroissement de la population dans l'ouest, qui est de l'ordre de 33 % au cours des 30 prochaines années, et désengorger le réseau routier (l'horizon 2051 étant un paramètre de l'étude). Le tramway, qui a une capacité d'au moins 3 fois supérieure à celle du Rapibus, permettra de répondre aux besoins de mobilité dans l'ouest.

Également, il y a une très forte volonté de réduire le nombre d'autobus dans les centres-villes. Donc un autre Rapibus amènerait d'autres autobus, ce qui se traduit par de la circulation additionnelle.

Pourquoi ne pas construire davantage de voies réservées, plutôt qu'un tramway?

Le nombre total d'autobus nécessaires pour répondre à l'augmentation de l'achalandage anticipé saturerait les voies réservées, et ce, même en optant pour des autobus articulés ou biarticulés. Par ailleurs, l'ajout d'autobus pour répondre à la croissance d'achalandage dans les années subséquentes ne ferait qu'empirer la situation et engorger davantage le réseau routier. Dans ce contexte, les scénarios « [de référence](#) » et « [tout bus](#) » opérés uniquement par des autobus ont été jugés non viables, car ils ne seraient pas en mesure de répondre à la demande future.

Qu'arrivera-t-il si le tramway entre en collision avec une voiture?

Puisqu'il est de la responsabilité de la STO de maintenir en tout temps le service de transport en commun, un plan de contingence sera élaboré avant la mise en service du tramway dans l'éventualité où un événement quelconque viendrait perturber le tramway, tel qu'une collision avec une voiture, par exemple. Ce plan permettrait notamment d'identifier les mesures à mettre en place afin de maintenir le service durant cette période, tel que l'ajout d'autobus par exemple.

Quelle sera la vitesse du tramway?

Le tramway circulera à une vitesse comprise entre 20 et 25 km/h, ce qui est cohérent avec l'exploitation actuelle de ce mode de transport en Amérique du Nord et en Europe.

Cela sera affiné lors des phases subséquentes d'avant-projet, en prenant en considération notamment :

- Le nombre de stations et la distance qui les sépare;
- Les zones de ralentissement (virages, intersections avec le réseau routier)

Choix du tracé

Pourquoi le tracé quitterait le boulevard Alexandre Taché à la hauteur de l'UQO et Val-Tétreau? (pour aller sur Lucerne)

Intuitivement, on s'imagine un tramway sur le boulevard Alexandre-Taché. Mais des études approfondies ont mené à des résultats différents.

D'un point de vue de l'accessibilité, on dessert un bassin de population très similaire, quasi égal, qu'on soit situé sur le boulevard Alexandre-Taché, ou légèrement plus au sud sur le boulevard Lucerne.

Également, l'avantage du choix du boulevard Lucerne est qu'aucune acquisition partielle ou totale n'est requise. Le boulevard Alexandre-Taché étant très étroit, l'insertion du système structurant sur cet artère nécessiterait la démolition d'une vingtaine de bâtiments commerciaux et résidentiels, y compris certaines exhumations au cimetière St-James. Donc l'impact sur l'environnement bâti ainsi que le patrimoine culturel et historique à cet endroit sont très importants. À performance égale en termes d'accessibilité du réseau, le tracé sur le boulevard Lucerne permet d'éviter la démolition de plusieurs bâtiments. De plus, les résultats de la consultation publique réalisée en 2019 démontrent que les axes derrière l'UQO recueillent 53 % de mentions, loin devant l'axe Alexandre-Taché (24 %).

Le boulevard Alexandre-Taché est aussi libéré de sa voie réservée, qui n'est plus requise. Cet espace peut donc être affecté à d'autres usages et permettre une amélioration de l'aménagement urbain (i.e. ajout de trottoirs plus larges, d'espaces de stationnement en rive pour commerces, végétation, etc.) Puisque le schéma d'aménagement de la Ville de Gatineau ne prévoit qu'une voie de circulation dans chaque direction sur cette artère, c'est tout un espace à transformer. Il s'agit donc d'une belle opportunité pour effectuer le réaménagement tant attendu du boulevard Alexandre-Taché.

Est-ce que l'option choisie pour la portion d'Ottawa dépendra du montant attribué par le financement du fédéral et/ou de la décision de la ville d'Ottawa?

L'analyse comparative des différents scénarios à l'étude conclut que la solution optimale de transport collectif structurant pour relier l'ouest de Gatineau aux centres-villes de Gatineau et d'Ottawa est le scénario tout tramway, avec une insertion en tunnel sous la rue Sparks au centre-ville d'Ottawa. Ce scénario est celui qui répond le mieux aux besoins identifiés et détaillés dans l'étude complémentaire.

Du côté d'Ottawa, advenant que l'option en tunnel ne soit pas réalisable (pour des raisons de coûts, d'enjeux techniques ou d'impacts sur les infrastructures et bâtiments existants), la solution optimale serait le scénario tout tramway, avec une insertion en surface sur Wellington au centre-ville d'Ottawa. Ces deux options seront détaillées plus amplement dans les phases subséquentes d'avant-projet.

Le 13 août 2021, la CCN annonçait sa recommandation au gouvernement fédéral, étant en faveur de l'insertion en surface sur la rue Wellington à Ottawa.

Pourquoi ne pas avoir décidé d'aménager le tramway dans l'ancienne emprise ferroviaire longeant le boulevard Lucerne? Pourquoi passer sur le chemin Vanier? Le boulevard Lucerne semble une option plus logique, étant moins utilisé en plus d'avoir l'espace pour élargir/construire une voie dédiée.

L'étude complémentaire a identifié plusieurs tracés et variantes pour en arriver à une liste courte de scénarios. L'objectif était de trouver des solutions qui seraient viables et performantes et qui répondent au besoin de croissance dans l'ouest de Gatineau. Si les axes en question ne figurent pas au scénario retenu, c'est-à-dire le Tout Tram (T1), c'est qu'ils ne répondaient pas à un ou plusieurs de ses objectifs ou qu'il y avait des enjeux particuliers. Dans le cas du boulevard Lucerne, dans l'ouest du tracé, c'est l'axe du chemin Aylmer qui répond le mieux aux besoins en desservant le plus grand nombre d'usagers en tenant compte de la croissance prévue au sud et au nord du tracé. Dans le cas de la rue Vanier, c'est le boulevard St-Raymond qui répond mieux aux besoins dans l'axe nord-sud.

Insertion dans la trame urbaine

Est-ce qu'il y aura un passage prioritaire du tramway aux intersections?

Oui, l'arrivée du tramway déclenchera une priorité aux intersections. Des aménagements sont prévus à toutes les intersections équipées de feux de circulation afin de permettre la traversée sécuritaire du tramway, des cyclistes et des piétons. Pour la majorité des intersections, le tramway les traversera en même temps que les mouvements "tout droit" des automobiles.

Des études plus poussées seront effectuées lors des phases ultérieures de l'avant-projet.

Est-ce que le tramway sera sur la même voie que les automobiles?

Non, le tramway aura sa voie dédiée. Cet espace ne sera pas partagé avec les voitures. La possibilité de circuler en voiture sur le même site que le tramway pourrait entraîner de fortes congestions aux abords des stations (voitures à l'arrêt derrière le tramway), et avec le risque de conduite inappropriée (doublement sur l'autre voie du tramway). Le seul endroit où il y aura un croisement entre le tramway et les voitures, c'est aux intersections, où des mesures permettront le passage prioritaire du tramway et la traversée sécuritaire des automobiles.

En ayant sa voie dédiée, on améliore la fréquence et la ponctualité du tramway et on assure sa fiabilité et sa performance en offrant des temps de parcours constants.

Où iront se retourner les trains du côté d'Ottawa?

Contrairement à un autobus, le tramway possède 2 cabines de conduite, de part et d'autre du véhicule, ainsi que des portes latérales des deux côtés, rendant ainsi possible son retournement. Pour ce faire, il est nécessaire d'aménager des équipements de voies spécifiques, avant ou après la dernière station, pour permettre les changements de voie du tramway.

Leur positionnement sera étudié et défini lors des phases subséquentes d'avant-projet.

Réalisation

Pourquoi une mise en service seulement dans 10 ans?

Un projet d'infrastructure de cette envergure comprend plusieurs étapes (étude d'opportunité, ingénierie préliminaire, confirmation du financement, approbations des autorités, ingénierie détaillée, construction, période de tests). Une dizaine d'années est habituellement la référence de base pour réaliser toutes ces étapes.

D'ici à ce que le tramway soit disponible, peut-on imaginer des initiatives telles que le covoiturage à deux personnes au lieu de trois par voiture pour utiliser les voies réservées et permettre aux voitures 100 % électriques d'y circuler? Ou encore, offrir le stationnement gratuit aux voitures 100 % électriques et interdire les petits camions dans les centres-villes?

Bien que plus favorable sur le plan environnemental, la voiture électrique occupe le même espace que la voiture à essence et elle continuera d'engorger le réseau routier qui est déjà à capacité dans l'ouest de la ville depuis 2014. Dans la même optique, le fait de réduire le nombre d'occupants de 3 à 2 personnes par véhicule dans les voies réservées ne fera qu'augmenter le nombre de voitures dans ce corridor ce qui nuira considérablement au service d'autobus.

Quel sera l'impact environnemental de ce projet durant les travaux de réalisation? Quelles mesures seront mises en place lors de la construction pour pallier aux désagréments occasionnés par le bruit, la poussière, les détours?

Comme tout projet de construction, la réalisation de travaux apporte son lot d'inconvénients. Afin de minimiser ces effets, une étude d'impacts sur l'environnement sera réalisée et permettra d'implanter une série de mesures d'atténuation qui devront être effectuées durant la période de construction. Ces mesures permettront d'amoindrir les impacts et de s'assurer que les enjeux environnementaux soient résolus afin de minimiser leurs effets sur le territoire.

Quelle sera la largeur de l'emprise, pendant et après les travaux, par exemple pour la traversée d'espaces verts entre Val Tétréau et Terrasses de la Chaudière ?

Ces détails seront déterminés lors des prochaines phases de l'avant-projet.

Comment se déroule le processus d'appels d'offres? Est-ce que les soumissionnaires sont soumis à une certaine forme d'évaluation?

Avant de procéder à un appel d'offres pour la réalisation du projet, un appel de qualification sera émis et toutes les candidatures reçues dans le cadre de cet appel de qualification seront évaluées à l'aide d'une grille détaillée de critères d'évaluation préétablis. Seules les entreprises répondant aux exigences minimales requises seront invitées à soumissionner pour la réalisation du projet.

L'évaluation des candidatures reçues permettra le recensement des qualifications et de l'expérience de l'ensemble des soumissionnaires, incluant la performance historique de ces derniers dans le cadre de projets similaires.

Financement

Les promoteurs qui construisent dans l'ouest de Gatineau seront-ils tenus de contribuer à la construction et au fonctionnement du tramway, au prorata des surfaces d'habitations qu'ils construisent ?

Dans les prochaines étapes de la planification du projet, des analyses de divers mécanismes de financement innovant seront effectuées pour évaluer le bien-fondé d'utiliser ou non ce type de mécanismes aux fins du financement des coûts du projet.

Varia

Qu'advient-il du projet de la boucle qui vise à relier Ottawa et Gatineau entre les 2 ponts (Alexandra et Portage)?

L'objectif de l'étude complémentaire était de proposer un mode et un tracé qui répondent a priori aux besoins de déplacements de la population dans l'ouest vers les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa. Le projet de la boucle interprovinciale endossé par le gouvernement fédéral pourrait donc être un complément à celui du tramway, car il repose essentiellement sur des déplacements hors pointe. Il n'y a donc aucune contradiction ou opposition entre les deux projets. À noter que le projet de boucle n'est toutefois pas sous la responsabilité du Bureau de projet du tramway Gatineau-Ottawa.