

282

DB1

Projet d'élargissement du chemin Pink entre la
rue de la Gravité et le corridor Deschênes à
Gatineau

6211-06-127

*Étude de faisabilité de voies réservées en site propre
pour le transport collectif rapide
dans la partie ouest de la ville de Gatineau*



Mars 2011

Consortium ROCHE GENIVAR

LE TRANSPORT EN COMMUN – LA PIERRE ANGULAIRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

LE TRANSPORT EN COMMUN EN OUTAOUAIS C'EST...

- 18 millions de déplacements assurés chaque année
- Choisi par une personne active sur sept pour se rendre au travail
- Une option quotidienne de déplacement pour un résident sur 8
- Près de 640 emplois directs
- Une alternative de transport 8,5 fois moins chère que l'automobile
- Des ressources non consommées : 643 000 kilomètres automobile, 67 000 litres d'essence et l'équivalent de 162 tonnes de CO2 équivalent non émises
- De l'activité physique en prime : 1 130 pas parcourus par jour par client soit plus d'un dixième du volume d'activité physique recommandé quotidiennement en moyenne
- Un mode accessible avec une couverture quasi complète du réseau routier dans les zones centrales et 90% des ménages à moins de 500 mètres d'un arrêt
- Un achalandage en croissance depuis 1994. En 2007, chaque résident faisait en moyenne 76 déplacements par an avec la STO

UN BESOIN DE DESSERTE STRUCTURANTE DANS L'OUEST GATINOIS :

- Une population en pleine croissance (+18% entre 2001 et 2006)
- Une circulation de plus en plus dense et des routes congestionnées (Saint-Raymond, Allumettières, accès Pont Champlain)
- Des stationnements incitatifs qui sont utilisés à pleine capacité
- Des autobus bondés aux périodes de pointe



OBJECTIFS

L'ÉTUDE EST UNE INTERVENTION PRÉVUE AU PLAN STRATÉGIQUE 2005-2015 DE LA STO, VISANT À :

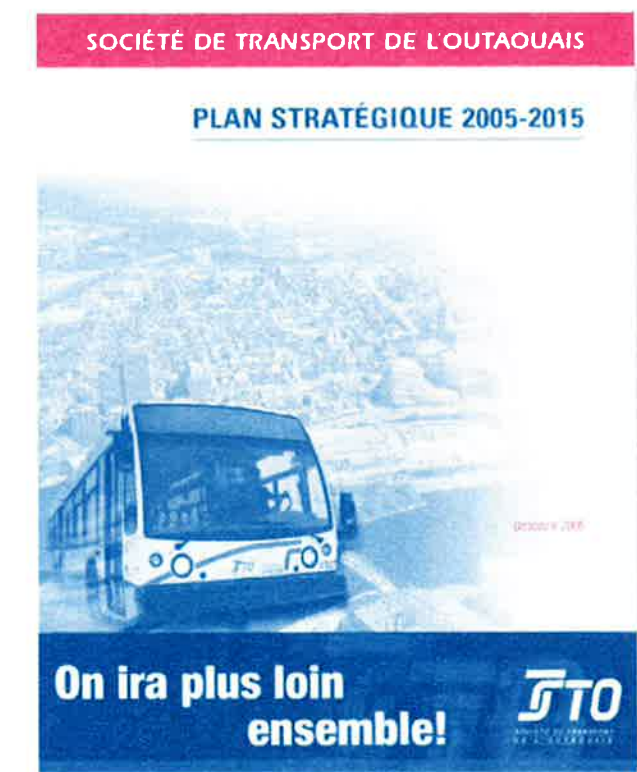
- Uniformiser le niveau de service (secteur ouest vs secteurs à l'est)
- Consolider et améliorer le réseau TC rapide
- Fournir à l'utilisateur un trajet rapide, agréable, confortable et performant
- Fournir un levier pour le développement économique
- Répondre aux problèmes de congestion projetés

OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

- Évaluer la faisabilité d'implanter une infrastructure TC rapide dans le secteur ouest de la ville
- Déterminer le(s) corridor(s) le plus performant(s) et présentant de moindres impacts
- Définir le mode d'exploitation du système
- Identifier l'itinéraire et définir l'insertion urbaine du site propre
- Effectuer un cadrage environnemental du projet
- Évaluer les coûts et établir un échéancier de réalisation réaliste du projet

OBJECTIFS DU PROJET

- Assurer une desserte structurante (rapide, fréquente et en site propre) entre l'ouest gatinois et les centres-villes de Hull et d'Ottawa
- Favoriser le soutien du développement urbain et de l'économie
- Offrir une alternative concurrentielle à l'automobile
- Permettre une évolution technologique

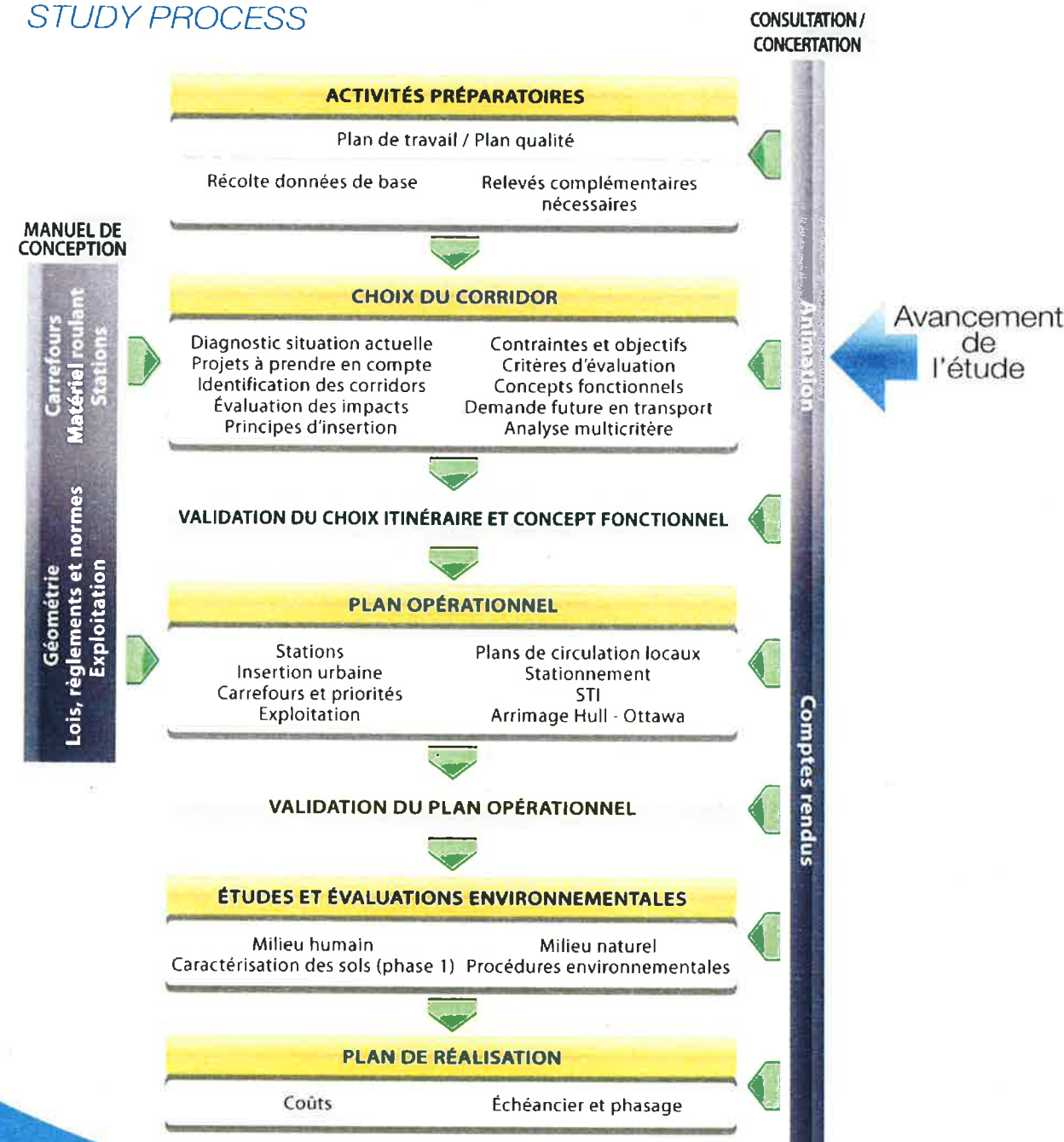


DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE ET PROCHAINES ÉTAPES

STUDY PROCESS AND NEXT STEPS

DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE

STUDY PROCESS



PROCHAINES ACTIVITÉS

UPCOMING ACTIVITIES

- Analyse des corridors et choix d'un corridor privilégié
Analyse the corridors and select a preferred corridor Mars à mai 2011
March to May 2011
- 2^{ème} consultation publique - résultats de l'analyse des corridors
2nd public consultation - results of the corridor analysis Fin mai 2011
Late May 2011
- Préparation du manuel de conception
Prepare the design manual Mai à juil. 2011
May to July 2011
- Préparation du plan opérationnel
Prepare the operational plan Juin à sept. 2011
June to Sep. 2011
- Cadrage environnemental du corridor retenu
Environmental assessment for the chosen corridor Août à nov. 2011
Aug. to Nov. 2011
- Préparation du plan de réalisation
Prepare the project implementation plan Oct. à déc. 2011
Oct. to Dec. 2011
- Dépôt du rapport d'étude
Final report submission and study completion Déc. 2011
Dec. 2011

1^{ère} étape d'une démarche à long terme

1st step in of a long-term process

Prochaines étapes :

Next steps:

- Étude technologique *Technology study*
- Étude avantages-coûts *Cost-benefits study*
- Recherche de financement *Secure funding*
- Études d'avant-projet *Preliminary design study*
- Acquisitions de terrains, obtention des autorisations et permis
Acquire land, authorizations and permits
- Conception détaillée *Detailed design*
- Construction *Construction*
- Mise en opération *Commissioning*

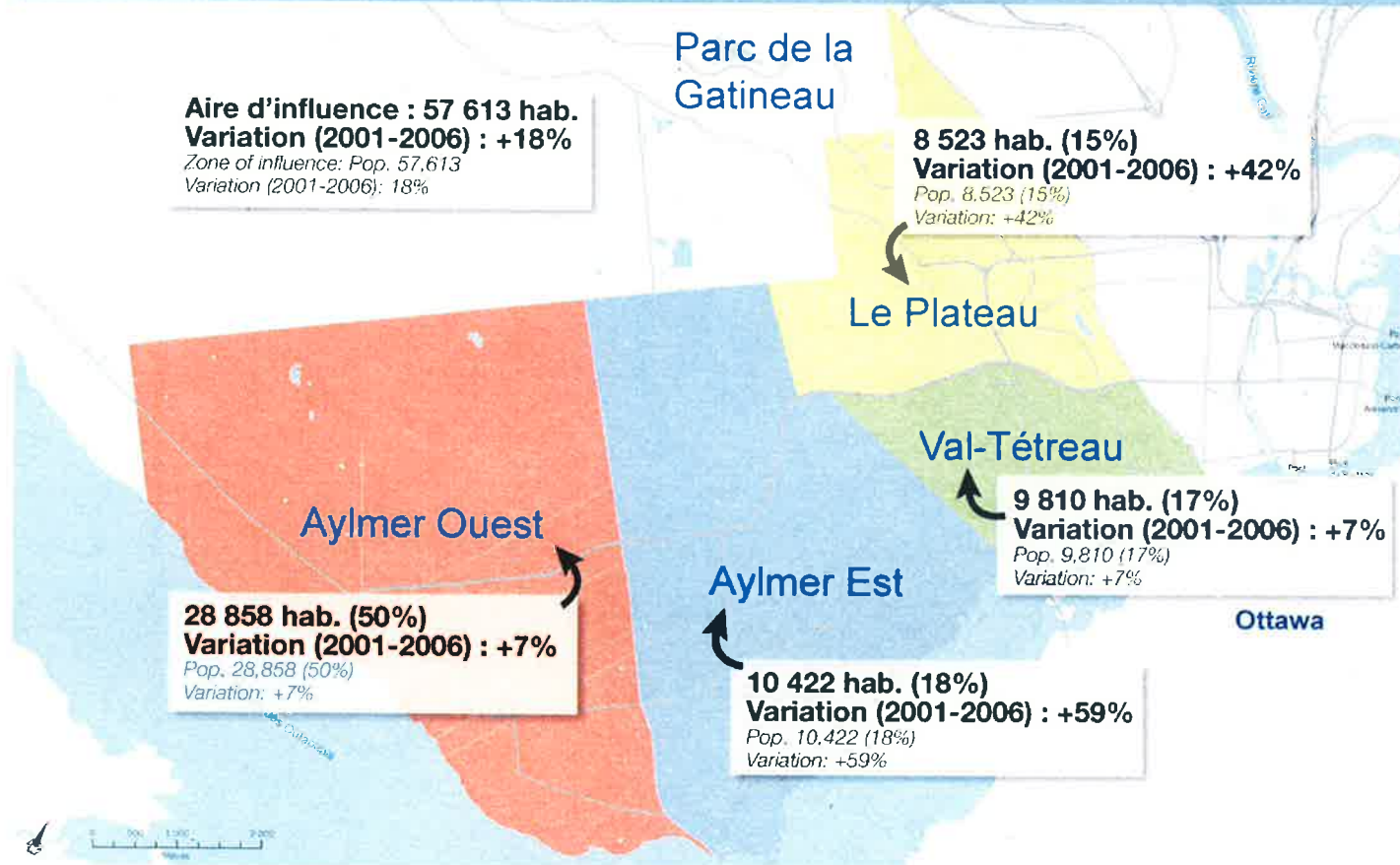
Horizon de mise en opération
7-10 ans

Horizon for implementation
7 to 10 years

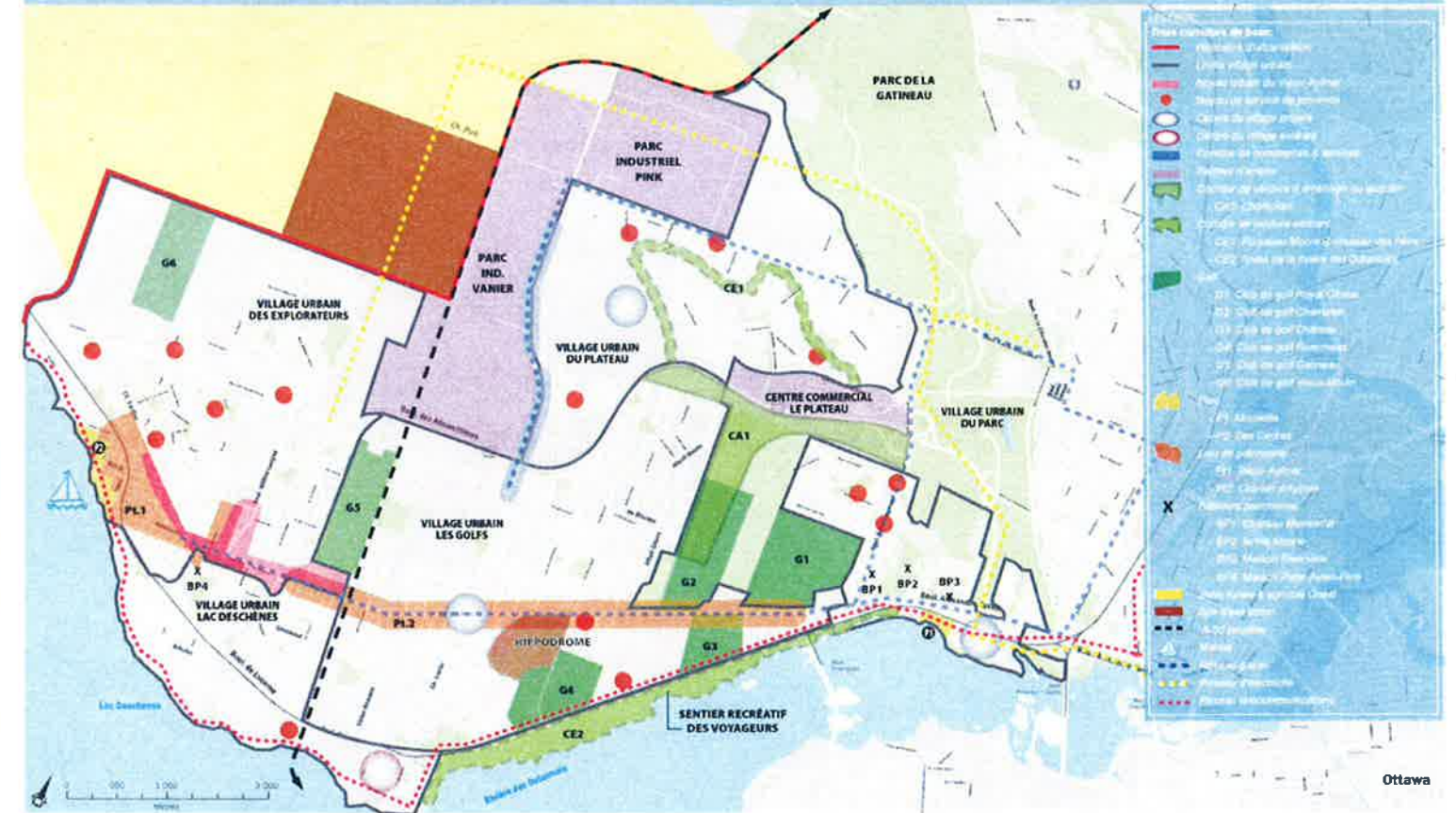


TERRITOIRE ET POPULATIONS AREA AND POPULATION

SECTEUR À L'ÉTUDE ET POPULATION (2006) STUDY SECTOR AND POPULATION (2006)



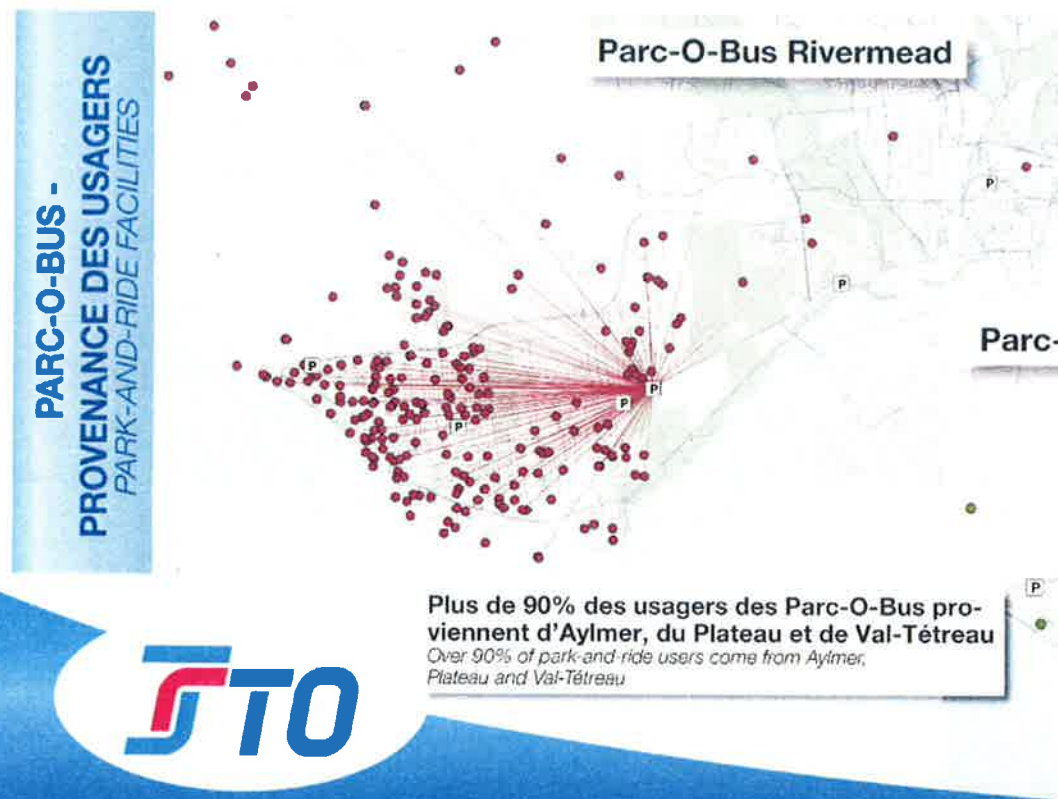
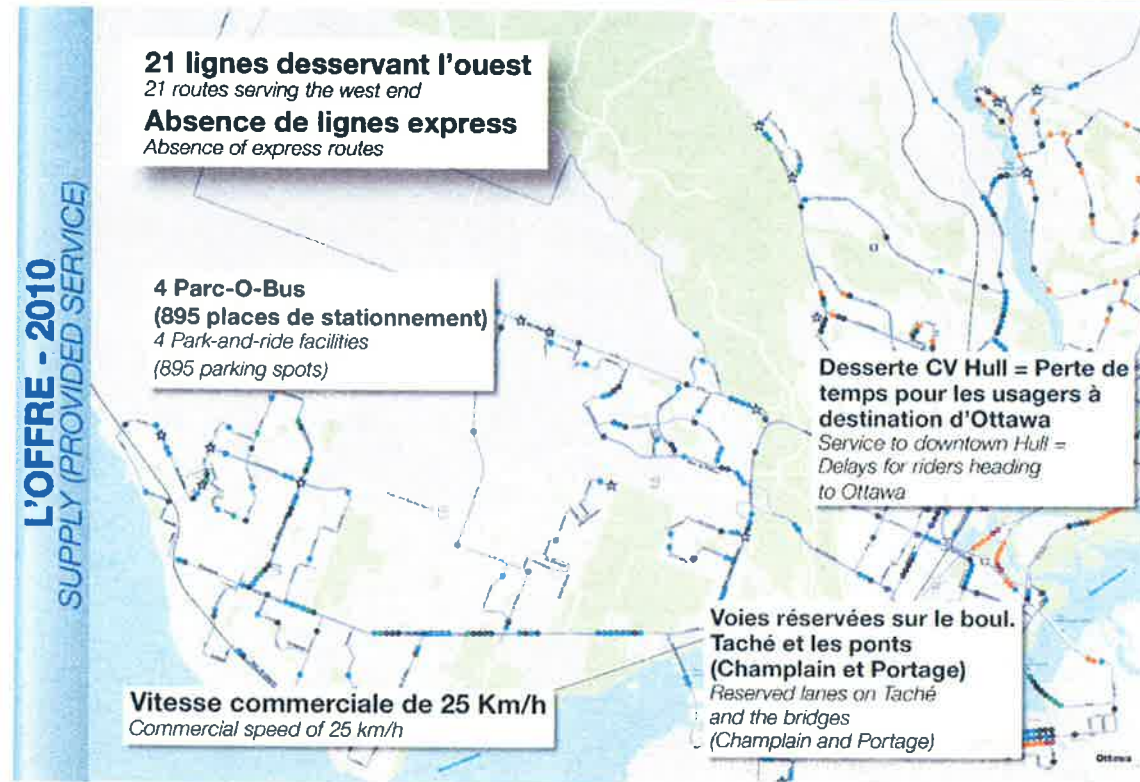
GRANDES FONCTIONS URBAINES MAIN URBAN FUNCTIONS



ÉTUDE DE FAISABILITÉ DE VOIES RÉSERVÉES EN SITE PROPRE POUR LE TRANSPORT COLLECTIF RAPIDE DANS LA PARTIE OUEST DE LA VILLE DE GATINEAU

L'OFFRE ET LA DEMANDE EN TRANSPORT COLLECTIF

PUBLIC TRANSIT SUPPLY AND DEMAND



20 000 voy/j sur les 21 lignes de l'ouest - 20,000 trips/day on the 21 routes serving the west
14 000 voy/j en échange est-ouest entre Aylmer /Plateau /Val-Tétreau et Hull/Ottawa
 14,000 trips/day between Aylmer/Plateau /Val-Tétreau and Hull/Ottawa
3300 voy. - Pointe AM - 3,300 trips - AM peak hour
 - 70% Ottawa/ 30% Hull - 70% Ottawa / 30% Hull
Déplacements pendulaires - Pendular trips

PROFIL DES PARC-O-BUS

Parc-O-Bus	Nombre de places	Taux d'occupation
Rivermead	507	100%
Hippodrome	300	100%
Galleries Aylmer	35	60%
Saint-Dominique	53	100%
Allumettières (2011)	119	n./d.
TOTAL	1014	



RÉSEAU ROUTIER ET CIRCULATION

ROAD NETWORK AND TRAFFIC



Seulement 3 axes routiers permettent de relier l'ouest à Hull:
Only 3 roads link the west end and Hull:

- Saint-Raymond
- Allumettières
- Alexandre-Taché

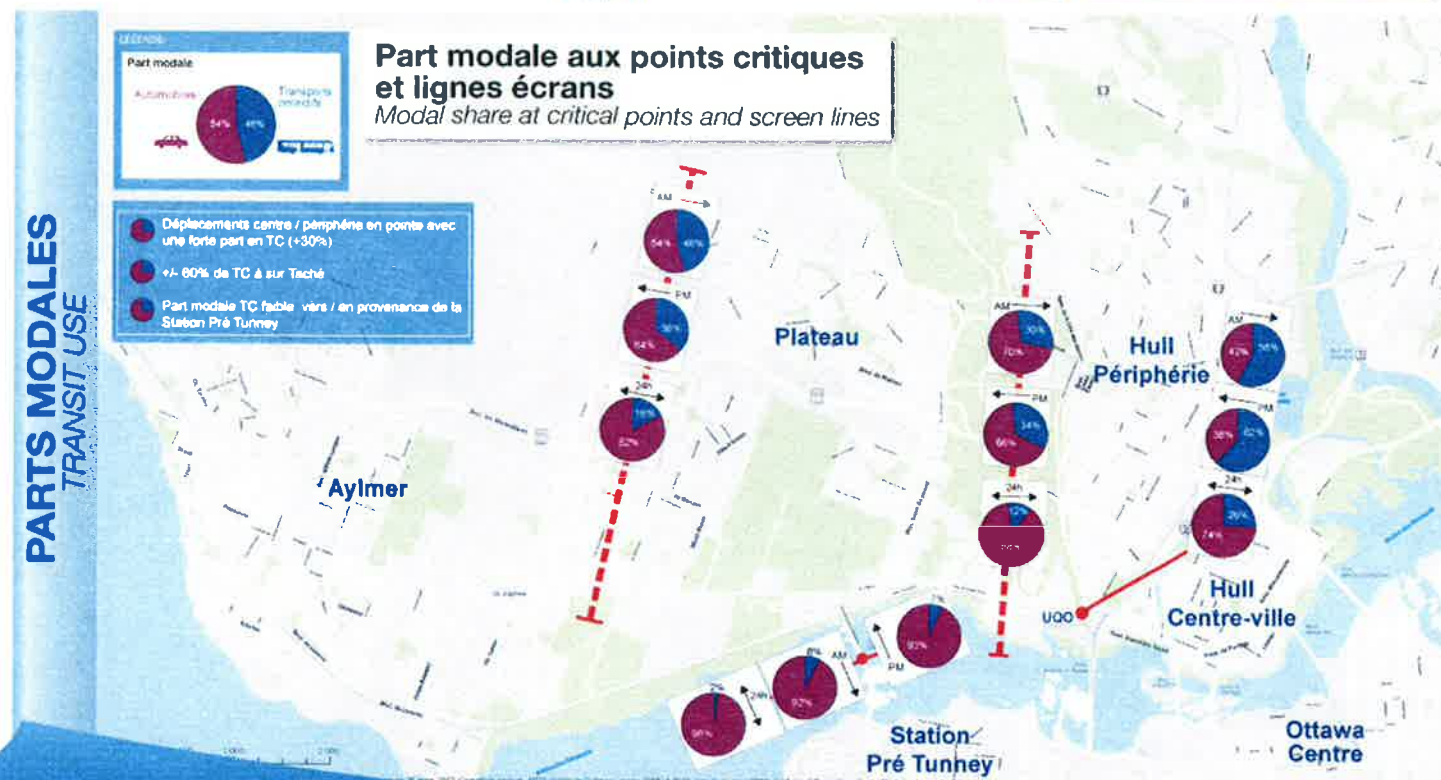
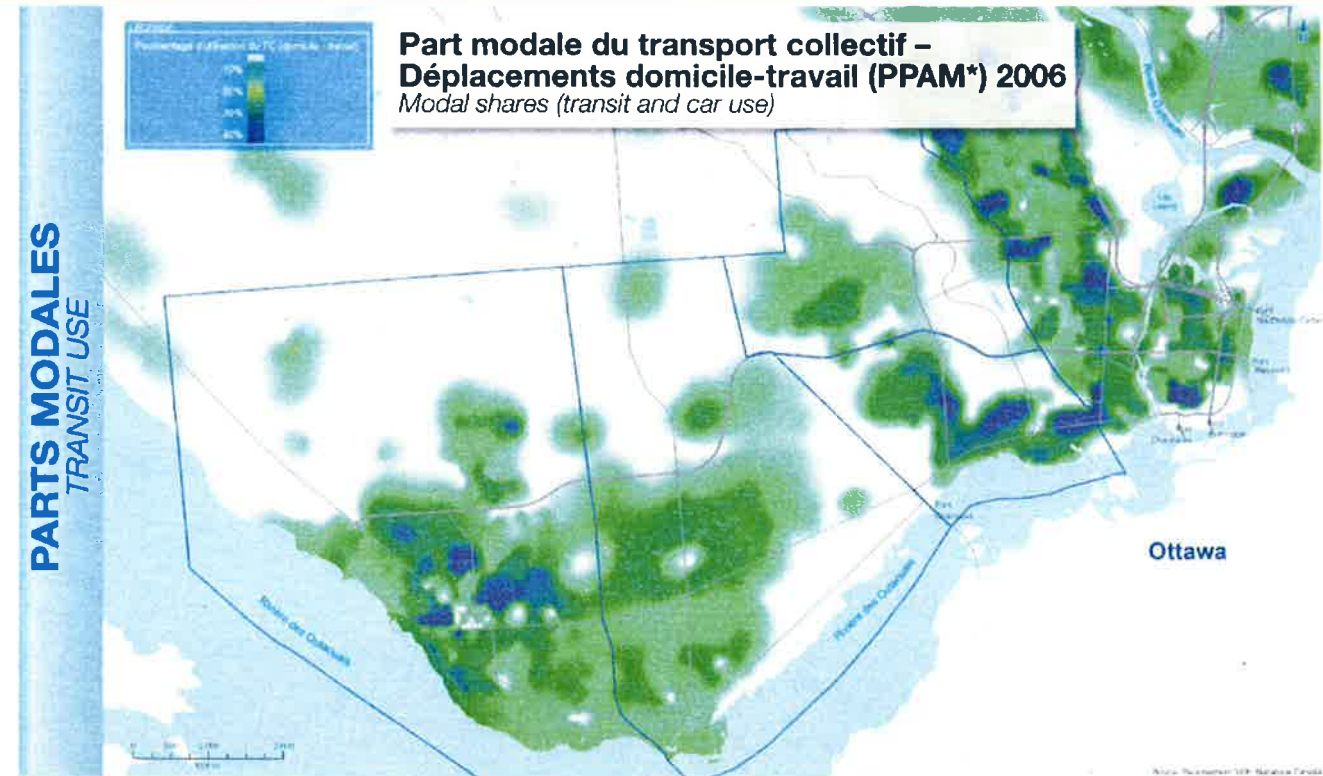
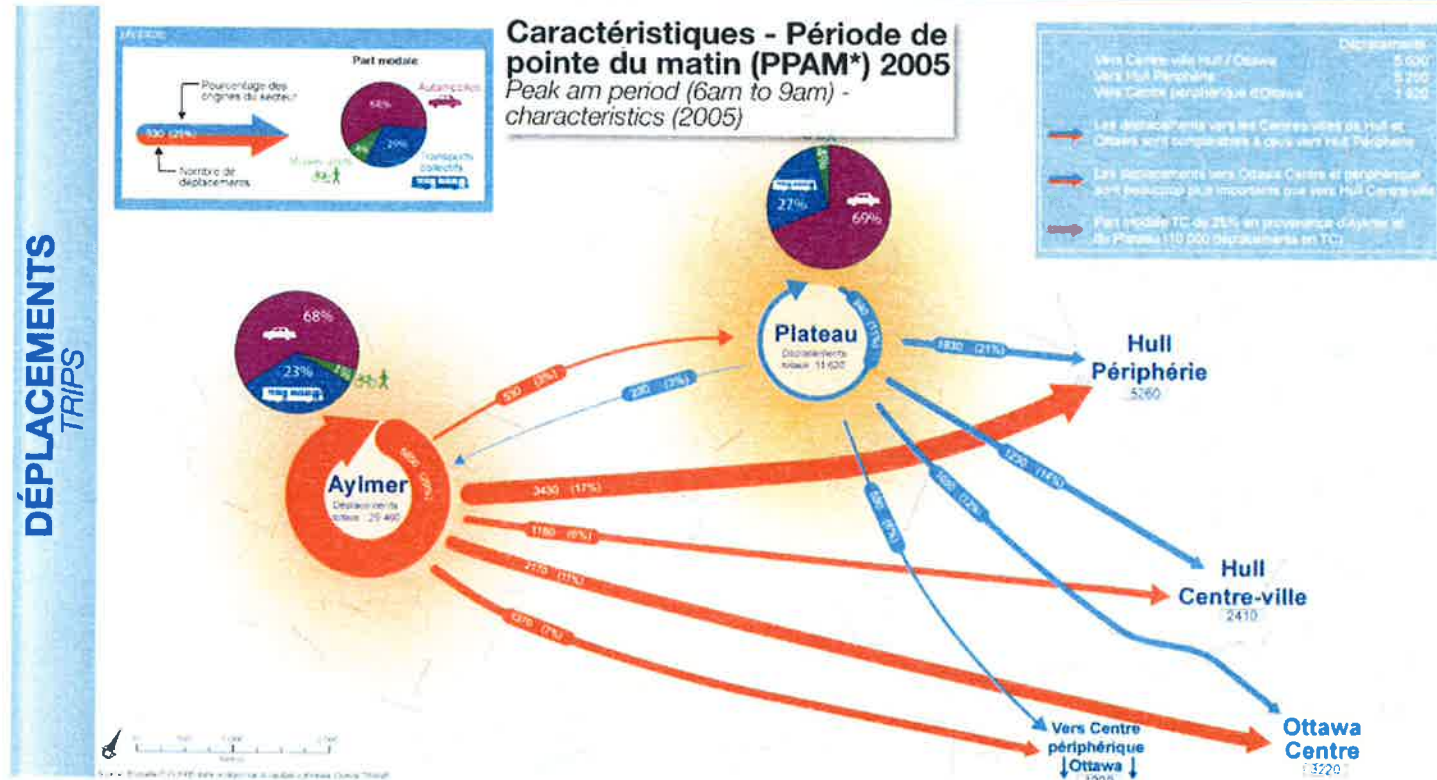
Des axes est-ouest supportant un débit de circulation important:
East-west roads are heavily used:

- Lucerne : 10 à 12 000 véh/j
- Aylmer : 15 à 19 000 véh/j
- Allumettières : 10 à 30 000 véh/j
- Pink : 4 à 18 000 véh/j
- Saint-Raymond (est-ouest) : 25 à 31 000 véh/j
- Saint-Raymond (nord-sud) : 17 à 26 000 véh/j



DÉPLACEMENTS ET PARTS MODALES

TRIPS AND MODAL SHARES



DÉPLACEMENTS - Trips

Deux fois plus d'usagers à destination d'Ottawa que pour le centre-ville de Hull

Twice as many riders heading to Ottawa than downtown Hull

Faible taux de déplacements internes sur le Plateau

Few internal trips within the Plateau

PARTS MODALES - Transit use

25% en moyenne pour les déplacements en PPAM*

30 à 35% en échange est-ouest, dans la direction de la pointe, aux périodes de pointe

30% to 35% of east-west peak direction trips during peak periods

Près de 60% de part pour le transport en commun sur Taché, dans la direction de la pointe, aux périodes de pointe

Close to 60% of people travelling in the peak direction on Taché use transit during peak periods

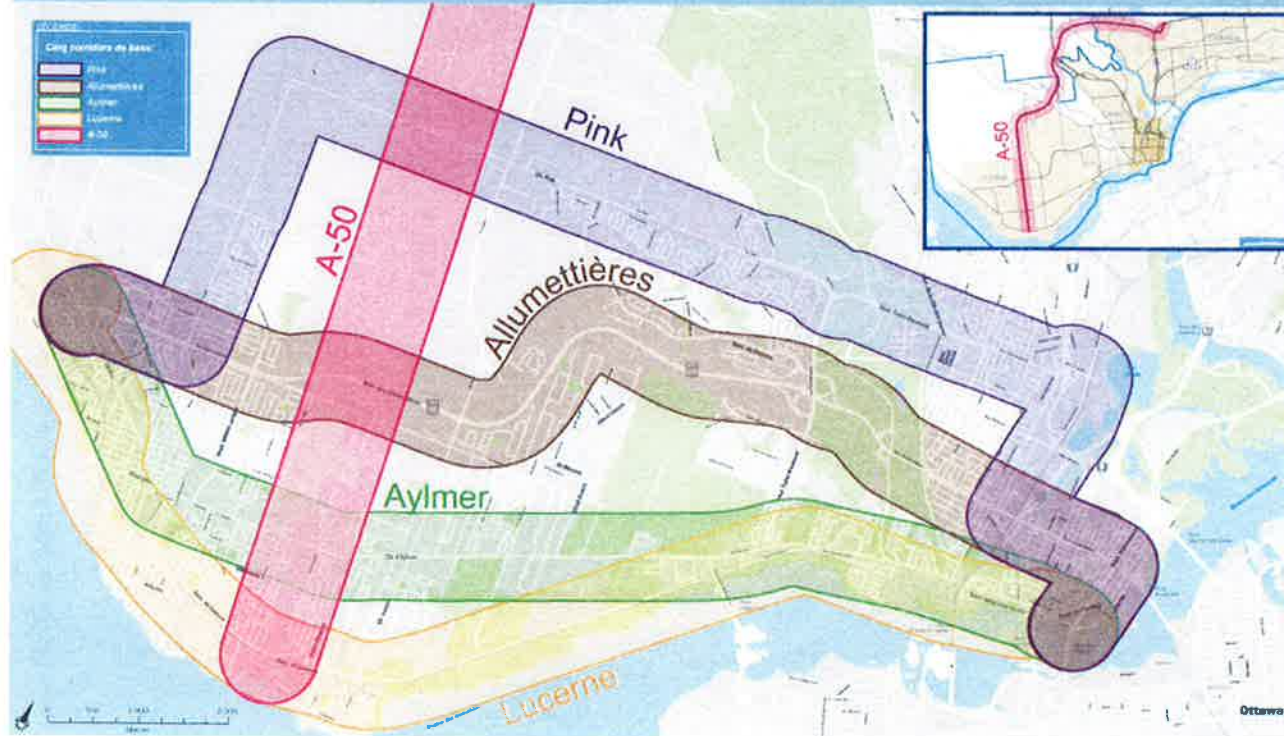
* - Période de pointe de l'avant-midi



CORRIDORS DE BASE ET MÉTHODOLOGIE DU CHOIX D'UN SCÉNARIO

BASIC CORRIDORS AND SCENARIO SELECTION METHOD

CORRIDORS EST-OUEST DE BASE
BASE EAST-WEST CORRIDORS

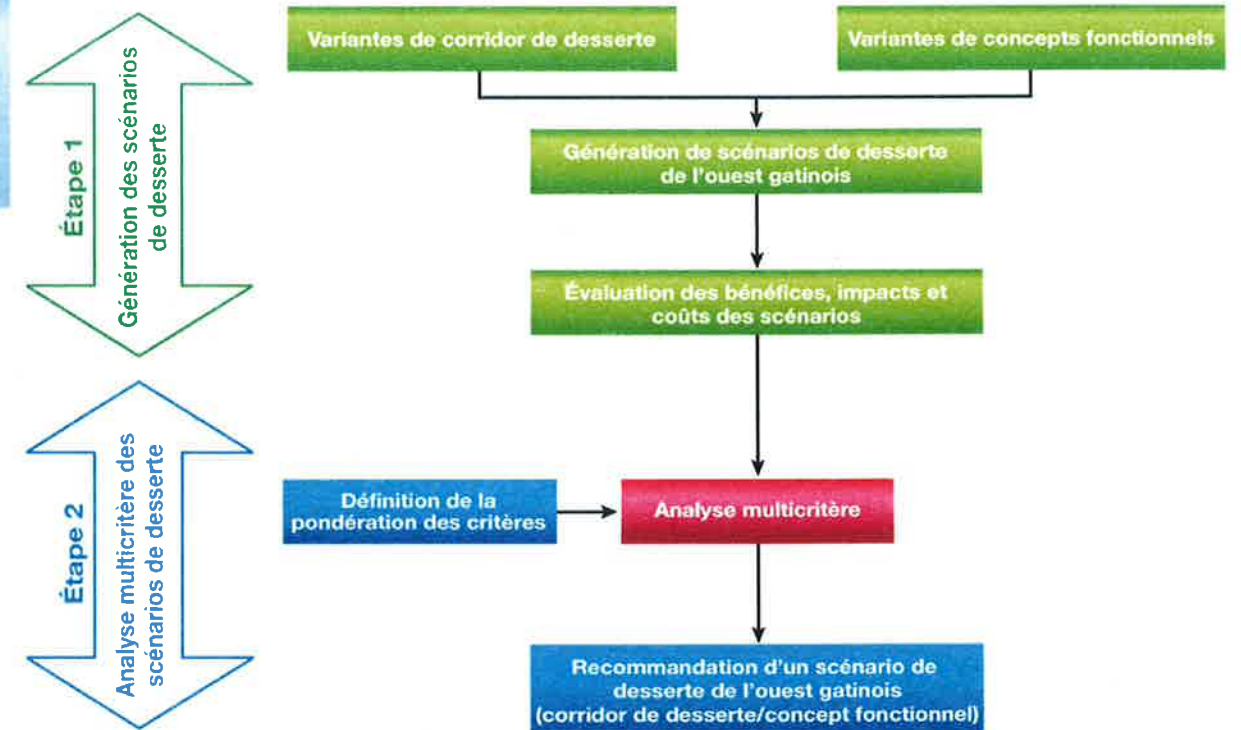


VARIANTES NORD-SUD POTENTIELLES
POTENTIAL NORTH-SOUTH OPTIONS



MÉTHODOLOGIE POUR LE CHOIX D'UN SCÉNARIO DE DESSERTE DE L'OUEST GATINEAU

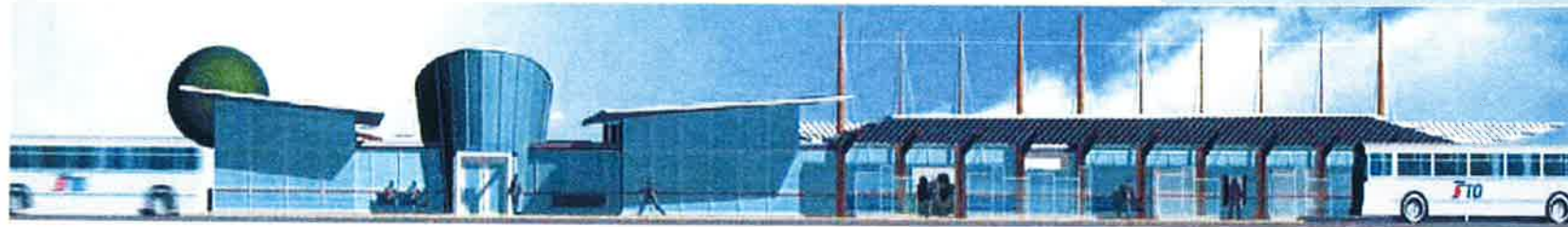
METHOD FOR SELECTING A SERVICE SCENARIO FOR GATINEAU'S WEST END



ÉTUDE DE FAISABILITÉ DE VOIES RÉSERVÉES EN SITE PROPRE POUR LE TRANSPORT COLLECTIF RAPIDE DANS LA PARTIE OUEST DE LA VILLE DE GATINEAU

ÉVALUATION DES SCÉNARIOS

OBJECTIFS ET CRITÈRES D'ÉVALUATION



DÉMARCHE PROPOSÉE POUR L'ÉVALUATION DES SCÉNARIOS DE DESSERTE

- Définition des objectifs à atteindre et des critères d'évaluation
- Pour chaque scénario, identification des bénéfiques, des impacts et des coûts
- Évaluation des taux de satisfaction des objectifs
- Analyse multicritère des scénarios

OBJECTIF	CRITÈRE(S)
BÉNÉFICES	
Assurer une bonne qualité de service de transport collectif pour l'usager	Perception du service (image) Fiabilité de service Type de desserte possible (express, local, CV Hull, CV Ottawa, Pré Tunney's)
Accroître l'utilisation du transport collectif	Usagers à proximité Nombre de résidents dans le corridor Présence et qualité des aménagements pour piétons et cyclistes pour accéder au réseau Accès par autobus local Longueur des trajets d'autobus en accès Possibilités d'aménager des pôles d'échange Accès en voiture Capacité des stationnements incitatifs prévus Conditions d'accès aux stationnements incitatifs Longueur des accès au réseau en transport collectif Temps de déplacement sur le site propre
Promouvoir un développement urbain orienté sur le transport collectif	Développements prévus
Desservir les pôles majeurs générateurs de l'ouest gatinois	Desserte de l'UQO Desserte du centre du village d'Aylmer Desserte du centre du village du Plateau
Desservir les pôles majeurs générateurs à l'extérieur de l'ouest et du centre ville de Hull	Desserte du secteur de la Fonderie Desserte du CÉGEP/CHVO Desserte de l'est de Gatineau (La Cité) Desserte du secteur du casino Desserte du pré Tunney's et Transitway
Permettre une évolution technologique	Contraintes d'implantation d'un SLR
IMPACTS	
Minimiser l'impact sur le milieu humain	Résidences à proximité immédiate Changement des impacts (bruit, etc.) dans le corridor
Minimiser l'impact sur l'environnement	Milieus sensibles traversés/à proximité
Minimiser les impacts sur la circulation, le stationnement et les transports actifs	Changement de la capacité routière de l'axe Suppression du stationnement sur rue Impacts sur les transports actifs
COÛTS	
Assurer un équilibre entre les coûts d'investissement et d'exploitation et les performances du projet	Ordre de grandeur des coûts du projet Longueur du tracé (coûts d'exploitation)

