

Le 3 juin 2011

Madame Marie-Josée Harvey
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Édifice Lomer-Gouin
Bureau d'audience publique en environnement
575, Saint-Amable
Québec (Québec)

N/Réf. : Étude d'Évaluation Environnementale pour l'élargissement du chemin Pink
entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes

Objet : **Dépôt des réponses aux demandes de la commission concernant la série de
questions émise le 30 mai 2011**

Madame Harvey,

Par la présente, la Ville de Gatineau dépose, à la commission les précisions demandées
dans la lettre émise le 30 mai dernier.

Tout d'abord, nous avons numéroté les documents déposés afin de faciliter les références
futures.

Questions :

1. *La lettre du ministre des Transports du Québec, monsieur Michel Després, au Maire de
la Ville de Gatineau datée du 24 novembre 2006 lui demandant une estimation détaillée
des coûts associés aux études environnementales.*

La lettre est transmise en pièce jointe (page 1).

- 2) *Selon l'étude d'impact, l'élargissement du chemin Pink sera justifié lorsque le débit
horaire atteindra 658 véhicules/heure (intersection des Grives / Pink). Selon l'annexe M
de l'étude d'impact, l'élargissement du chemin Pink sera justifié lorsque le débit horaire
atteindra 800 véhicules/heure. Quelle est l'explication pour ces deux seuils différents?*

Adresse postale

C. P. 1970, succ. Hull
Gatineau (Québec)
J8X 3Y9

Tél. : 819 595-7331

Télec. : 819 595-7397

www.gatineau.ca

L'explication est donnée, par le consultant, à la page 2 du document annexé. En résumé, le chiffre de 658 ne considère que le mouvement tout droit alors que le chiffre 800 correspond à tous les mouvements de l'approche, soit le mouvement tout droit, le mouvement de virage à gauche et le mouvement de virage à droite.

La Ville profite de l'occasion pour soumettre (pages 3 et 4) les simulations de l'état actuel de la circulation montrant un niveau F (le pire) matin et soir.

3) *De quelle manière les projections visant à doubler la part modale du transport en commun ont-elles été utilisées dans le calcul ou la méthodologie justifiant l'élargissement du chemin Pink?*

Toutes les projections de circulation ont été faites avec le logiciel EMME v. 3, lequel utilise notre objectif de part modale de 45 % mentionnée dans notre Schéma d'aménagement (page 6 du document annexé). La ligne-écran utilisée est « Chemin de la Montagne » qui correspond au parc de la Gatineau.

À titre comparatif, la répartition modale actuelle est d'environ 25 % pour les personnes les plus susceptibles d'utiliser le chemin Pink. À cet effet, la page 5 du document annexé reprend les résultats de l'enquête origine-destination 2005 du secteur du Plateau.

4) *Le compte rendu ou procès-verbal de la rencontre statutaire entre la Ville de Gatineau et le ministère des Transports du Québec* avec la décision « que la Ville de Gatineau agirait à titre de maître d'œuvre pour les études, autorisations et travaux nécessaires à l'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes et que le Ministère rembourserait à la réception des pièces justificatives ».*

Vous trouverez à la page 7 la page titre du compte rendu de la rencontre statutaire alors que la page 8, point 4.11 traite spécifiquement du chemin Pink.

En espérant le tout conforme à vos attentes, veuillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.




Carol Hébert, ing.
Responsable de la section transport

p. j. Annexe des documents déposés (lettre, courriel, simulations et compte-rendu)

CH/mc

Québec


Gouvernement du Québec
Ministre des Transports
Ministre responsable de la région de la Capitale-Nationale

MAIRIE	
reçu le	04-12-2006
Original	Maire
Copie :	✓ d.g.
	✓ B. Marois
	✓ M. Beullet
Dossier no	1221-21

Le 24 novembre 2006

Monsieur Marc Bureau
Maire de Gatineau
25, rue Laurier
Case postale 1970, succursale Hull
Gatineau (Québec) J8X 3Y9

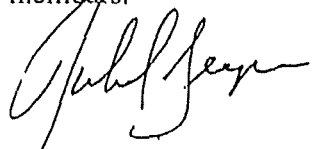
Monsieur le Maire,

J'ai pris connaissance de la résolution CM-2006-812 relativement à une demande de subvention dans le but de financer les études environnementales nécessaires à la réalisation du projet d'élargissement à quatre voies du chemin Pink, entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives.

Ce projet est inscrit dans le cadre de l'entente Canada-Québec sur l'amélioration du réseau routier québécois de la région de la Capitale-Nationale. Une étude d'opportunité réalisée en 2004 a permis de justifier le projet et d'établir la nécessité de réaliser à court terme les études environnementales nécessaires à l'obtention des autorisations gouvernementales.

J'ai le plaisir de vous informer de mon intention de vous accorder une subvention pour la réalisation de ces études. Afin de déterminer le montant qui sera alloué, une estimation détaillée du coût de ces études devra être acheminée à la Direction de l'Outaouais.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Michel Després

De : [Nadine Paquette](#)
A : [Hébert, Carol](#)
Cc : [Jean Roberge](#)
Objet : TR: G001739A_Chemin Pink
Date : 1 juin 2011 11:51:10

Bonjour,

Vous trouverez, ci-dessous, la réponse de notre équipe de Laval.

Salutations !

Nadine Paquette, ing.

Directrice
Génie routier, Transport

CIMA+

Partenaire de génie

420, boul. Maloney Est, bureau 201
Gatineau QC J8P 1E7
CANADA

Tél. bur. : 819 663-9294 poste 6344
Télec. : 819 663-0084



Devez-vous vraiment imprimer ce courriel? Pensons à l'environnement!

Avertissement: Ce courriel et toute pièce qui peut y être jointe sont la propriété de CIMA+ et sont strictement destinés à la personne à qui le message est adressé. Si vous n'êtes pas le destinataire du message, vous n'êtes pas autorisé à utiliser, copier, transférer ou divulguer, en totalité ou en partie, le contenu de ce courriel et toute pièce qui peut y être jointe. Si vous avez reçu ce courriel par erreur, veuillez s.v.p. le détruire, ainsi que toute pièce jointe, et en aviser l'expéditeur par courriel.

De : Mathieu Côté
Envoyé : 1 juin 2011 11:41
À : Nadine Paquette
Cc : François Godard
Objet : G001739A_Chemin Pink

Bonjour Nadine,

En réponse à la question du BAPE relative à l'élargissement du chemin Pink de 2 à 4 voies, nous avons établi, dans la note technique en date du 9 décembre 2008, que l'élargissement était justifié lorsque le débit horaire atteint 800 véh./heure dans une direction, identifié comme sa limite de capacité. L'étude d'opportunité de 2004 (Dossier G000628) identifiait un débit de 658 véh./heure pour le mouvement en tout droit en direction Ouest comme moment opportun d'élargissement, basé sur le ratio V/C des mouvements. _

-
Les deux hypothèses sont donc compatibles.

Salutations,

HCM-Intersections
1: Pink & Des Grives

Chemin Pink Actuel
Heure pointe PM



Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations	↖	↗		↖	↗		↖	↗			↕	
Sign Control		Stop			Stop			Stop			Stop	
Volume (vph)	3	386	113	199	573	2	92	1	121	6	2	3
Peak Hour Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Hourly flow rate (vph)	3	390	114	201	579	2	93	1	122	6	2	3

Direction, Lane #	EB 1	EB 2	WB 1	WB 2	NB 1	NB 2	SB 1
Volume Total (vph)	3	504	201	581	93	123	11
Volume Left (vph)	3	0	201	0	93	0	6
Volume Right (vph)	0	114	0	2	0	122	3
Hadj (s)	0.53	-0.12	0.53	0.03	0.53	-0.66	-0.02
Departure Headway (s)	6.9	6.3	6.5	6.0	8.1	6.9	8.1
Degree Utilization, x	0.01	0.88	0.37	0.97	0.21	0.24	0.02
Capacity (veh/h)	503	568	538	581	433	506	411
Control Delay (s)	8.8	45.9	12.1	90.3	12.0	10.8	11.3
Approach Delay (s)	45.7		70.2		11.3		11.3
Approach LOS	E		F		B		B

Intersection Summary	
Delay	53.2
HCM Level of Service	F
Intersection Capacity Utilization	57.0%
ICU Level of Service	B
Analysis Period (min)	60

HCM-Intersections
1: Pink & Des Grives

Chemin Pink Actuel
Heure pointe AM



Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations	↖	↗		↖	↗		↖	↗			↕	
Sign Control		Stop			Stop			Stop			Stop	
Volume (vph)	8	606	93	79	287	3	47	1	142	1	6	8
Peak Hour Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Hourly flow rate (vph)	8	612	94	80	290	3	47	1	143	1	6	8

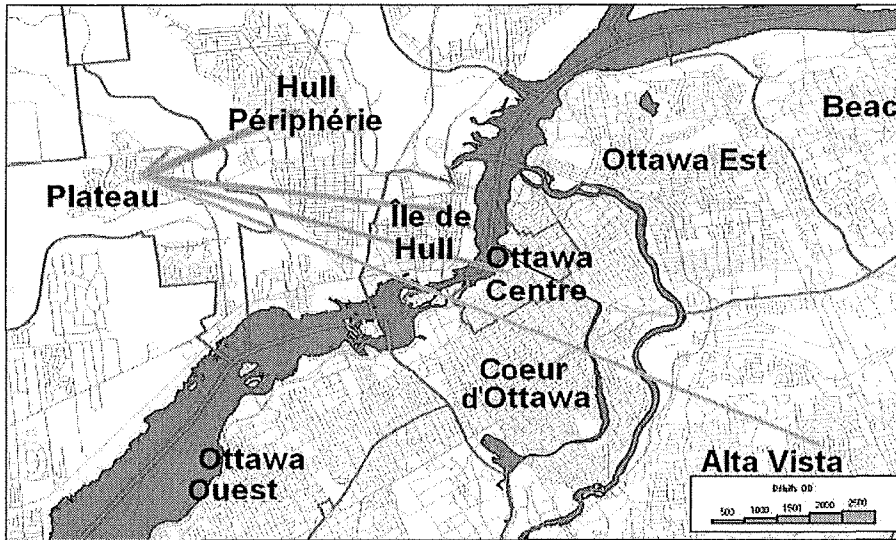
Direction, Lane #	EB 1	EB 2	WB 1	WB 2	NB 1	NB 2	SB 1
Volume Total (vph)	8	706	80	293	47	144	15
Volume Left (vph)	8	0	80	0	47	0	1
Volume Right (vph)	0	94	0	3	0	143	8
Hadj (s)	0.53	-0.06	0.53	0.03	0.53	-0.66	-0.27
Departure Headway (s)	6.2	5.6	6.4	5.9	7.6	6.4	7.2
Degree Utilization, x	0.01	1.10	0.14	0.48	0.10	0.26	0.03
Capacity (veh/h)	564	646	546	596	459	543	463
Control Delay (s)	8.1	237.4	9.3	13.2	10.2	10.4	10.5
Approach Delay (s)	234.8		12.4		10.3		10.5
Approach LOS	F		B		B		B

Intersection Summary

Delay	134.8
HCM Level of Service	F
Intersection Capacity Utilization	61.6%
ICU Level of Service	B
Analysis Period (min)	60

Profils de déplacements

Principales destinations des déplacements en provenance du Plateau le matin



Déplacements en provenance du Plateau le matin

Secteur de destination	Déplacements	% Total
Ottawa Centre	1,050	12%
Coeur d'Ottawa	550	6%
Ottawa Est	150	2%
Beacon Hill	290	3%
Alta Vista	610	7%
Hunt Club	140	2%
Merivale	180	2%
Ottawa Ouest	500	6%
Bayshore / Cedarview	180	2%
Orléans	100	1%
Rural Est	0	0%
Rural Sud-est	0	0%
Gloucester Sud / Leiltrim	0	0%
Nepean Sud	10	0%
Rural Sud-ouest	60	1%
Kanata / Stittsville	80	1%
Rural Ouest	0	0%
Île de Hull	1,230	14%
Hull Périphérie	1,830	21%
Plateau	940	11%
Aylmer	230	3%
Rural Nord-ouest	30	0%
Pointe Gatineau	370	4%
Gatineau Est	230	3%
Rural Nord-est	30	0%
Buckingham / Masson-Angers	10	0%
Ontario, sous-total:	3,900	44%
Québec, sous-total:	4,900	56%
Total:	8,800	100%

Voir la carte détaillée des secteurs TRANS à la Figure 5-1.

Déplacements par motif

24 heures	Originant du secteur	À destination du secteur	Internes au secteur
Travail ou lié au travail	7,520 33%	1,340 6%	210 4%
Études	1,660 7%	400 2%	220 4%
Magasinage	1,520 7%	3,710 16%	1,180 21%
Loisir	2,250 10%	2,160 10%	530 9%
Médical	500 2%	90 0%	10 0%
Reconduire / aller chercher	1,640 7%	1,640 7%	790 14%
Retour au domicile	6,490 29%	12,780 56%	2,610 46%
Autres	1,020 5%	550 2%	110 2%
Total:	22,600 100%	22,670 100%	5,660 100%

Période de pointe matin	Originant du secteur	À destination du secteur	Internes au secteur
Travail ou lié au travail	5,530 70%	570 31%	120 13%
Études	1,180 15%	360 20%	190 20%
Magasinage	40 1%	90 5%	40 4%
Loisir	90 1%	130 7%	10 1%
Médical	60 1%	30 2%	0 0%
Reconduire / aller chercher	680 9%	350 19%	480 52%
Retour au domicile	90 1%	170 9%	80 9%
Autres	180 2%	120 7%	10 1%
Total:	7,850 100%	1,820 100%	930 100%

Période de pointe après-midi	Originant du secteur	À destination du secteur	Internes au secteur
Travail ou lié au travail	90 3%	100 1%	0 0%
Études	60 2%	0 0%	0 0%
Magasinage	300 10%	770 9%	270 16%
Loisir	280 9%	320 4%	150 9%
Médical	40 1%	0 0%	0 0%
Reconduire / aller chercher	310 10%	780 9%	190 11%
Retour au domicile	1,780 59%	6,170 75%	1,050 63%
Autres	160 5%	110 1%	10 1%
Total:	3,020 100%	8,250 100%	1,670 100%

Période de pointe (%)	Total:	% de 24 heures	Internes au secteur
24 heures	50,930	11%	11%
Matin	10,600	21%	9%
Après-midi	12,940	25%	13%

Déplacements par mode

24 heures	Originant du secteur	À destination du secteur	Internes au secteur
Auto conducteur	15,120 67%	15,060 66%	3,500 62%
Auto passager	3,580 16%	3,730 16%	600 11%
Transport en commun	3,000 13%	2,880 13%	160 3%
Vélo	310 1%	310 1%	150 3%
À pied	150 1%	180 1%	1,160 21%
Autres	450 2%	500 2%	80 1%
Total:	22,610 100%	22,660 100%	5,650 100%

Période de pointe matin	Originant du secteur	À destination du secteur	Internes au secteur
Auto conducteur	4,480 57%	1,210 67%	530 57%
Auto passager	930 12%	180 10%	150 16%
Transport en commun	2,140 27%	90 5%	60 6%
Vélo	210 3%	0 0%	10 1%
À pied	40 1%	50 3%	150 16%
Autres	60 1%	280 15%	30 3%
Total:	7,860 100%	1,810 100%	930 100%

Période de pointe après-midi	Originant du secteur	À destination du secteur	Internes au secteur
Auto conducteur	2,000 66%	4,850 59%	1,080 65%
Auto passager	560 19%	1,270 15%	180 11%
Transport en commun	190 6%	1,790 22%	30 2%
Vélo	30 1%	220 3%	10 1%
À pied	20 1%	50 1%	330 20%
Autres	220 7%	90 1%	40 2%
Total:	3,020 100%	8,270 100%	1,670 100%

Transport en commun en % des modes motorisés	Originant du secteur	À destination du secteur	Internes au secteur
24 heures	14%	13%	4%
Matin	28%	6%	8%
Après-midi	7%	23%	2%

R-700-9-2004,
a.39.a), a.39.b),
a.205.,
EV2005-05-05

La part modale du transport en commun est la proportion (%) des déplacements (personnes) effectués en transport en commun sur l'ensemble des déplacements. Une ligne-écran est une ligne imaginaire qui croise les éléments du réseau de transport à un ou plusieurs points et qui sert de contrôle pour l'analyse de l'adéquation offre-demande et à établir la tendance pour une période donnée.

FIGURE 4.1

Objectifs de part modale du transport en commun

Ligne-écran	Part modale actuelle	Objectif	
		Moyen terme 2011	Long terme + -2046
Rivière des Outaouais	20 %	30 %	40 %
Rivière Gatineau	14 %	25 %	45 %
Chemin de la Montagne	26 %	30 %	45 %

4.1.4 Décloisonnement interne et externe du territoire

R-700-9-2004,
a.7.c),
EV2005-05-05

D'autres préoccupations fondamentales reliées à notre position particulière en Amérique du Nord comme le décloisonnement de notre territoire interpellent également la Ville de Gatineau

R-700-9-2004,
a.40.a), a.40.b),
EV2005-05-05

En2001, tout entrepreneur situé sur le territoire de la Ville de Gatineau peut être en contact avec un marché de 72 millions de personnes étalé à moins de 600 km en ligne droite (soit approximativement une journée de transport terrestre). En gros, 6,5 millions de Québécois, 7,5 millions d'Ontariens et 58 millions d'Américains composent ce marché.

Au nord de la rivière des Outaouais, notre région ainsi que les régions administratives contiguës, soit l'Abitibi-Témiscamingue et les Laurentides, groupent en 1995 près de 900 000 personnes, soit à peine un peu plus de 1% du marché total.

R-700-9-2004,
a.41.,
EV2005-05-05

À moins de 300 kilomètres vers l'est, nos prochains voisins que forment les régions administratives de Laval, de Montréal et de la Montérégie, regroupent pour leur part un peu moins de 4 millions de personnes soit environ 5,5% de l'ensemble.

R-700-9-2004,
a.42.,
EV2005-05-05

Au sud de la rivière des Outaouais, en Ontario, la Ville d'Ottawa (trois fois notre taille) ne représente que 1% du total.

Date 2006-04-27

Endroit 170, rue de l'Hôtel-de-Ville, 5^e étage
 Salle Papineauville

Rédigé par Michelle Simard Michelle Simard
Signature

Objet Rencontre Ministère des Transports du Québec – Ville de Gatineau

But Discussion de l'état d'avancement des différents dossiers communs

Étaient Présents	Pierre Laflamme, ing.	MTQ	Directeur par intérim Chef du Service des inventaires et du Plan
	Jacques Henry, ing.	MTQ	
Absence	Maroun Shaneen, ing.	MTQ	Chef par intérim du Service des projets Chef du C.S. de Gatineau
	Claude De Grâce	MTQ	
	Claude Doucet	Ville de Gatineau	Module aménagement et dév. territoire Service d'ingénierie Module des travaux publics et env. Service d'urbanisme Service d'urbanisme
	Jacques Lafleur, ing.	Ville de Gatineau	
	Roland Morin, ing.	Ville de Gatineau	
	Carol Hébert, ing.	Ville de Gatineau	
Marcel Roy, ing.,	Ville de Gatineau		
Jean Audet, ing.	Ville de Gatineau		
Absence	Pierre Tanguay	Ville de Gatineau	Service d'urbanisme

Copie à Personnes précitées

NOTE: Si l'on croit que ce compte rendu est imprécis ou incomplet, prière d'en aviser le signataire qui effectuera les corrections qui s'imposent



Objet : Rencontre MTQ – Ville de Gatineau

Détails	Action à prendre par Délai
<p>4.8 Boulevard de l'Outaouais et boulevard des Grives</p> <p>M. Henry fait la lecture du compte rendu d'une rencontre d'échange MTQ-MDDEP tenue le 18 avril 2006 relativement aux exigences environnementales du projet de l'échangeur des Grives à Gatineau. Comme plusieurs incertitudes demeurent quant au concept final du projet, il est difficile d'indiquer clairement le type d'autorisation qui sera requise. Il a été convenu de demander à la Ville de préciser son concept en fonction des commentaires formulés par le MTQ. Pour ce faire, la Ville devra entre autres attendre les résultats de l'enquête O-D à l'hiver 2006-2007 afin d'établir les prévisions de circulation pour 2020.</p>	Ville
<p>4.9 Éclairage Saint-Raymond</p> <p>Ce projet n'est pas prioritaire pour le MTQ mais il est suggéré d'installer des délimitateurs afin de signaler le viaduc du boul. St-Raymond.</p>	MTQ
<p>4.10 Éclairage route 105 – avenue du Pont</p> <p>Ce projet sera discuté en après-midi.</p>	
<p>4.11 Étude d'opportunité – chemin Pink</p> <p>Le projet fait partie de l'entente Québec/Canada. Étant donné que ce chemin est de juridiction municipale, une demande de subvention devra être adressée au Ministre pour le financement du projet. Considérant que ce boulevard possédera 4 voies, une étude d'impact environnemental devra être réalisée afin d'avoir l'autorisation de préparer les plans et devis. La demande de subvention devra financer cette étape.</p>	
<p>4.12 Projet Escarpement de Limbour</p> <p>Le MTQ a accordé un permis de voirie au promoteur du projet <i>l'Escarpement de Limbour</i> dans la Ville de Gatineau lui permettant ainsi d'aménager un système complet de feu de circulation à l'intersection de la route 307 et de l'entrée du projet en plus d'ajouter des voies auxiliaires de virage. Le MTQ sera responsable du pavage et de l'amélioration de la sécurité des usagers sur la route 307. La municipalité de Cantley a été informée de ce projet de développement immobilier. Un protocole d'entente sera rédigé à cet effet entre la Ville et le MTQ précisant le montant accordé au promoteur (125 000 \$) car ce montant sera remis par la Ville.</p>	MTQ
<p>4.13 Partenariat MTQ-Ville</p> <p>Le MTQ est toujours ouvert à toute entente de partenariat avec la Ville pour les opérations. M. Roy énumère chacun des sujets discutés lors de la rencontre du 21 mars tels que : balayage, glissière de sécurité, marquage, nettoyage des puisards, entretien estival des emprises, coupe de gazon, etc.</p>	Ville

