

Présentation des résultats

Étude des solutions sur le rôle du pont Alonzo-Wright en matière de déplacement des personnes

25 mai 2017

Contenu de la présentation

- Le mandat de l'étude des solutions
- Les objectifs
- Le contexte régional
- Les grandes étapes d'analyse
- Les recommandations
- Les prochaines étapes

Le mandat de l'étude

En prenant en compte des plus récentes orientations gouvernementales en matière de planification des transports et d'aménagement du territoire qui ont fortement évoluées au cours des 10 dernières années;

En prenant en compte des plus récents efforts de planification des partenaires régionaux du Ministère;

En intégrant la version révisée et à jour du modèle régional de prévision de la demande de déplacements (modèle TRANS);

Le mandat est :

- *identifier la solution la plus performante pour répondre principalement aux besoins de déplacement des personnes dans le territoire à l'étude dans une perspective de mobilité durable*

Les objectifs de l'étude

- Favoriser l'accessibilité à la mobilité;
- Favoriser un aménagement durable du territoire;
- S'assurer que la capacité routière en amont et en aval est suffisante pour accueillir les débits générés par l'avenue de solution retenue;
- Favoriser une saine utilisation des fonds publics;
- Permettre au plus grand nombre de personnes d'effectuer la traversée de la rivière Gatineau, notamment pendant les périodes de pointe;
- Minimiser les impacts négatifs des milieux naturels;
- Contribuer à l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES);
- Favoriser la cohérence entre la planification du Ministère et celles de ses partenaires régionaux;
- Favoriser une amélioration de la santé et de la qualité de vie des populations dans le corridor d'intervention;
- Préserver ou améliorer la sécurité des usagers (tous modes)

Le contexte régional: la localisation

Étude des solutions sur le rôle du pont Alonzo-Wright en matière de déplacement des personnes

Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des Transports
Québec

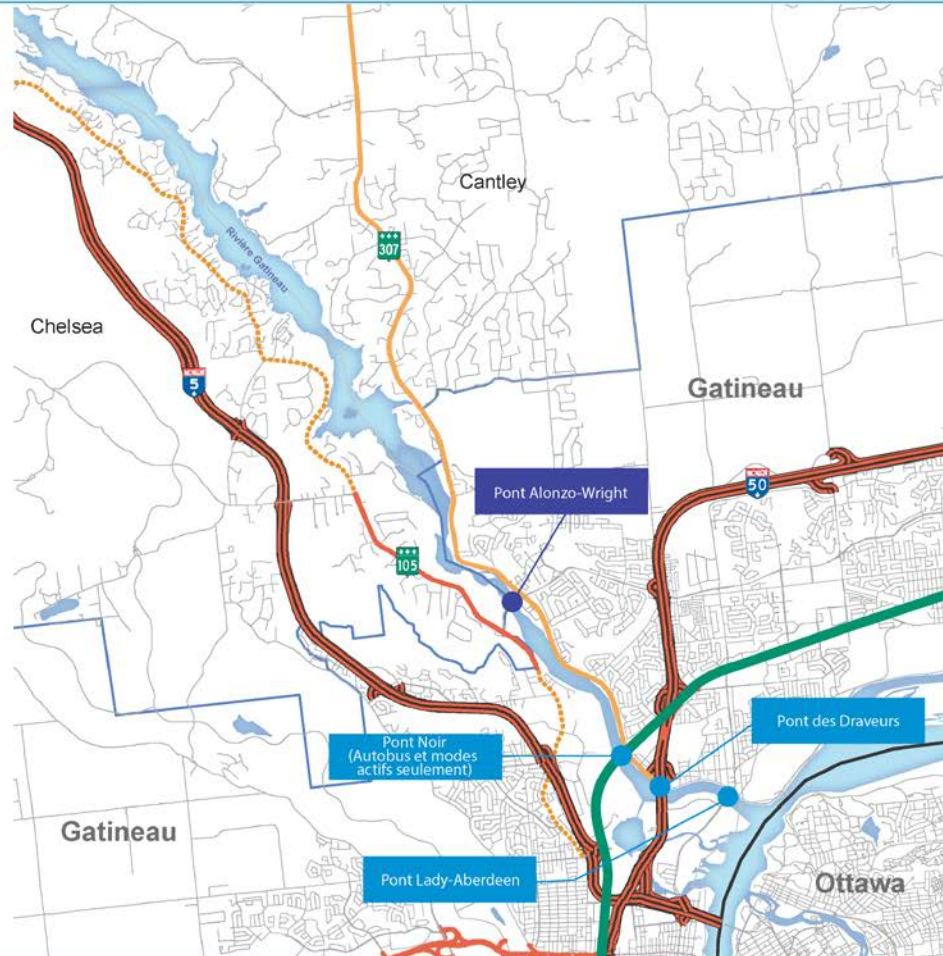


Figure 1 Localisation du pont Alonzo-Wright

© 2015/11/11 11:03:00-04/04/2015_TECHAS_OAG_CAD/2015/11/11 11:03:00

WSP

Le contexte régional

Facteurs et enjeux liés aux déplacements

- Au cours des dernières années, forte croissance démographique de la MRC des Collines-de-l'Outaouais, plus particulièrement des municipalités de Cantley, Val-des-Monts et du quartier Limbour à Gatineau
- Localisation des principaux pôles d'emplois :
 - ❑ Centres-villes de Gatineau et d'Ottawa;
 - ❑ Axe boulevard Saint-Joseph;
 - ❑ Pôles d'emploi Technoparc, Freeman et Richelieu;
 - ❑ UQO, CEGEP, hôpital, etc.
- Une proportion élevée des résidents de la MRC des Collines utilise la route 307, le pont Alonzo-Wright et l'axe 105/Saint-Joseph dans leur déplacement relié au travail

Le contexte régional

Facteurs et enjeux liés aux déplacements (suite)

- La route 307 n'est pas en mesure, en raison de manque d'espace, d'offrir de la capacité véhiculaire supplémentaire pour alimenter les déplacements automobiles vers le pont.
- Les analyses indiquent qu'un accroissement de la capacité véhiculaire sur le pont ne ferait que déplacer la problématique de congestion vers le sud.
- Les communautés du territoire à l'étude ont besoin de modes de déplacement accessibles et efficaces pour contribuer à leur développement des prochaines décennies.

Les grandes étapes de l'étude

Liste des avenues de solutions

Une liste de 11 solutions regroupées en 5 familles a été établie et analysée

- Toutes les solutions comportent les trois éléments suivants :
 - ❑ Reconfiguration de l'intersection avenue du Pont/route 105
 - ❑ Aménagement de tronçons de voies réservées (covoiturage et transport en commun) sur les routes 105 et 307, dans le secteur du pont
 - ❑ Ajout d'une piste multifonctionnelle pour piétons et cyclistes dans l'axe du pont Alonzo-Wright

Les 5 familles

- Famille de solutions 1
 - 1A : ajout d'une piste multifonctionnelle (piétons et cyclistes) dans l'axe du pont
 - 1B : ajout d'une piste multifonctionnelle, sans pile en rivière
 - 1C : idem à 1A, mais en prolongeant le tronçon de voie réservée sur la route 307 jusqu'au boulevard de la Gappe
- Famille de solutions 2 : ajout d'une piste multifonctionnelle sur le pont et d'une voie supplémentaire
 - ❑ 2A : la voie supplémentaire est une voie réservée, réversible au centre du pont.
 - ❑ 2B : la voie supplémentaire est une voie réversible pour tous les véhicules au centre du pont

Les grandes étapes de l'étude

Liste des avenues de solutions (suite)

- Famille de solutions 3 : ajout d'une piste multifonctionnelle sur le pont et de 2 voies supplémentaires
 - ❑ 3A : les 2 voies sont destinées à tous les véhicules
 - ❑ 3B : les 2 voies sont réversibles soit une pour tous les véhicules et l'autre réservée au covoiturage et au transport en commun.
 - ❑ 3C : les 2 voies sont réservées
- Famille de solutions 4 : ajout d'une piste multifonctionnelle sur le pont et de 3 voies supplémentaires
 - 4A : 2 voies pour tous les véhicules et une troisième réversible réservée, au centre du pont
 - 4B : 1 voie réversible pour tous les véhicules au centre et 2 voies réservées
- Famille de solutions 5 : ajout d'une piste multifonctionnelle dans l'axe du pont Alonzo-Wright et construction d'un nouveau pont à deux voies dans le corridor de l'autoroute 50, soit à environ 2 km au nord du pont

Les grandes étapes de l'étude

Confirmation de la viabilité des avenues de solutions

- Des 11 avenues de solution, 6 ont été jugées non viables
 - ❑ Les solutions avec des voies réversibles (2A-2B-3B-4A-4B) ont été éliminées pour des raisons de sécurité. Les résultats de l'analyse indiquent que l'ajout de une ou deux voies réversibles augmenterait de façon très importante les risques d'accident.
 - ❑ L'avenue de solution 5 dans le corridor de l'autoroute 50 a aussi été éliminée en raison d'un cumul d'impacts négatifs : très faibles performances et des coûts de réalisation disproportionnés par rapport aux autres solutions (3 fois plus élevés).

Les grandes étapes de l'étude

Présentation des 5 avenues de solutions retenues

- Rappel : toutes les solutions comportent les deux éléments suivants :
 - ❑ Reconfiguration de l'intersection avenue du Pont/ route 105
 - ❑ Aménagement de tronçons de voies réservées sur les routes 105 et 307, dans le secteur du pont
 - ❑ Ajout d'une piste multifonctionnelle pour piétons et cyclistes dans l'axe du pont Alonzo-Wright
- Solution 1A : ajout d'une piste multifonctionnelle (piétons et cyclistes) dans l'axe du pont
- Solution 1B : ajout d'une piste multifonctionnelle sans pile en rivière
- Solution 1C : idem à 1A mais en prolongeant un tronçon de voie réservée sur la route 307 jusqu'au boulevard de La Gappe
- Solution 3A : ajout de deux voies destinées à tous les véhicules
- Solution 3C : ajout de deux voies réservées

Les grandes étapes de l'étude

Évaluation comparative des avenues de solution

- La performance de chacune des solutions a été évaluée en fonction de 10 critères d'évaluation qui découlent des objectifs de l'étude
 - Accessibilité à la mobilité (accès à santé/éducation/travail)
 - Impacts sur l'aménagement du territoire (étalement urbain vs densité)
 - Capacité routière en amont et en aval du pont (déplacement de la congestion)
 - Coûts
 - Déplacement des personnes (attractivité de l'infrastructure)
 - Impacts sur les milieux naturels
 - Lutte aux changements climatiques (GES)
 - Cohérence des planifications régionales
 - Santé et qualité de vie (milieux de vie, bruit, etc.)
 - Sécurité des usagers

Les grandes étapes de l'étude

Résultats de l'évaluation comparative

➤ Solution 1 A-B-C (ajout d'une piste multifonctionnelle seulement)

- ❑ Toutes les solutions de la famille 1 ont été jugées non performante devant les problématiques de capacité routière et de déplacement des personnes (attractivité) à court, moyen et long terme
- ❑ Les analyses portant sur l'avenue de solution 1C indiquent que l'ajout d'un tronçon de voie réservée supplémentaire sur la route 307 jusqu'au boulevard de La Gappe favorise de manière intéressante les déplacements nord-sud (covoiturage et transport en commun) vers le Rapibus et la voie réservée du boulevard Fournier

➤ Solution 3A (ajout de 2 voies pour tous véhicules)

- ❑ Offre de piètres performances à 6 des 10 critères d'évaluation, soit l'accessibilité à la mobilité, les impacts sur l'aménagement du territoire, la capacité routière en amont et en aval, la lutte aux changements climatiques, la santé et qualité de vie et la cohérence des planifications régionales
- ❑ Offre des avantages qu'à très court terme (horizon de 0-5 ans) puisque la capacité routière additionnelle serait rapidement absorbé par les utilisateurs qui vont changer leur parcours et par la croissance démographique
- ❑ Déplacera la problématique de congestion ailleurs sur le réseau, notamment aux intersections majeures du boulevard St-Joseph

Les grandes étapes de l'étude

Résultats de l'évaluation comparative

- Avenue de solution 3C : ajout de 2 voies réservées
 - ❑ Avenue de solution recommandée par l'étude
 - ❑ Performe nettement mieux que les autres avenues de solutions et offre de fortes performances dans plusieurs critères d'évaluation tels que l'accessibilité à la mobilité, les impacts sur l'aménagement du territoire, et la cohérence des planifications régionales, où elle est la seule avenue de solution à offrir de si bonnes performances
 - ❑ Seule avenue de solution ayant la capacité de desservir efficacement une proportion importante de la croissance prévisible de la demande de déplacement des personnes
 - ❑ Permet ainsi de contribuer positivement au développement économique et social du territoire à l'étude

Les recommandations

➤ **Recommandation principale**

- ❑ Recommandation 1 : La solution recommandée par l'étude est l'ajout de 2 voies réservées au covoiturage et au transport en commun, ainsi que d'une piste multifonctionnelle pour piétons et cyclistes (avenue de solution 3C)

➤ **Recommandations complémentaires**

Les recommandations complémentaires seront analysées plus en détail en collaboration avec les partenaires régionaux.

- ❑ Recommandation 2 : Mesure transitoire à court terme : rendre accessible les voies réservées aux covoitureurs de 2 occupants et plus :
 - Il s'agit d'une mesure transitoire à court terme qui a pour but d'optimiser l'utilisation des voies réservées en favorisant l'évolution des comportements et en encourageant le covoiturage
 - Cette mesure transitoire à court terme prendra fin une fois que les voies réservées auront atteint un seuil d'utilisation Les voies seront alors réservées aux covoitureurs de 3 occupants et plus pour préserver la compétitivité du covoiturage et du transport en commun

Les recommandations (suite)

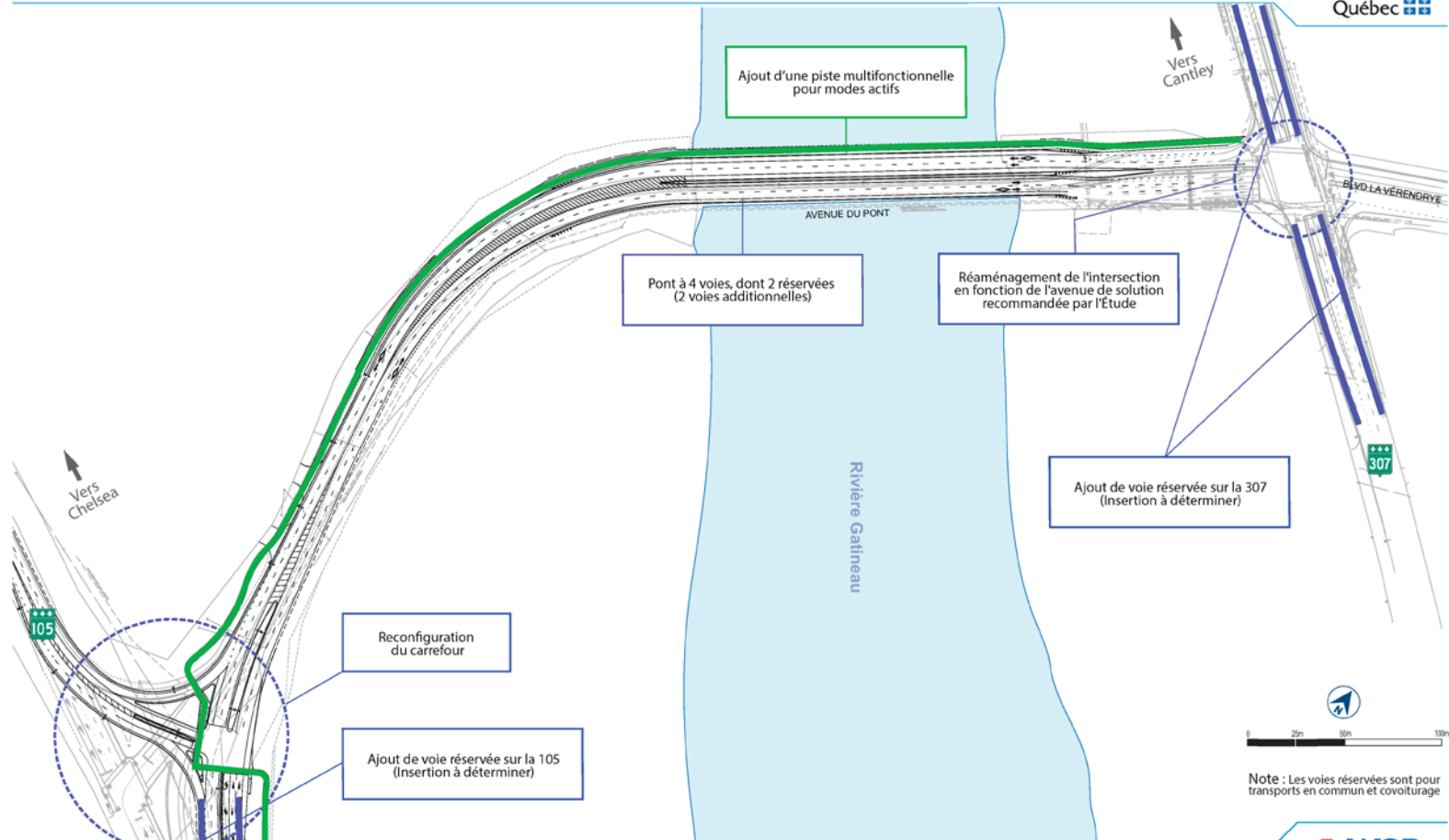
- ❑ Recommandation 3 : Reconfiguration de l'intersection avenue du Pont/route 105
 - Cette reconfiguration offrira des gains au niveau de la sécurité routière et de la fluidité des déplacements
 - L'étude indique que dans une perspective de phasage, l'intervention sur cette intersection pourrait être faite avant celle dans l'axe du pont. Cette possibilité sera analysée en collaboration avec les partenaires régionaux pour assurer une harmonisation des planifications de cet axe.
- ❑ Recommandation 4 : Bonification de l'intersection avenue du Pont/route 307
- ❑ Recommandation 5 : Planification concertée (Ministère et partenaires) visant la mobilité durable dans les axes longeant la rivière Gatineau

Les recommandations

Le schéma de la solution recommandée

Étude des solutions sur le rôle du pont Alonzo-Wright en matière de déplacement des personnes

Transports
Mobilité durable
et Électrification
des transports
Québec



Note : Les voies réservées sont pour transports en commun et covoiturage

Figure 7 Description de l'avenue de solution 3C



Les prochaines étapes

La préparation et la réalisation des travaux dans l'axe du pont Alonzo-Wright sera effectuée en suivant toutes les étapes habituelles du processus de cheminement des projets routiers soit :

- Préparation de l'avant-projet et détermination de l'emprise;
- Étude d'analyse environnementale et si requis, présentation du projet auprès du BAPE;
- Réalisation des études géotechniques et hydrauliques;
- Préparation des plans et devis;
- Acquisition de terrains;
- Déplacement des services publics;
- Obtention des autorisations environnementales;
- Réalisation des travaux :
 - ❑ On estime à près de 40 M\$ le coût de construction d'un pont à deux voies incluant une piste multifonctionnelle

Période de questions