

Addenda no 1

**Futures liaisons interprovinciales dans la région de la
capitale nationale
Étude d'évaluation environnementale**

**Rapport de conception de l'étude
d'évaluation environnementale**

Le 9 septembre 2010

Annexe B

Tâches techniques

Mise à jour de l'Annexe B – Études techniques

Les deux études techniques qui suivent ont été mises à jour afin de refléter les commentaires reçus suite à la publication du rapport final.

1.0 Circulation et transport

Titre de l'étude	Analyse de la circulation des camions
Objectif	<p>Déterminer les différences entre les corridors reliés à l'attraction et l'accommodement de la circulation des poids lourds. Les poids lourds sont définis comme étant des véhicules commerciaux ayant une capacité de plus d'une (1) tonne ou tout autre véhicule ayant un poids brut de plus de quatre tonnes et demie (4.5), à l'exception d'un autobus utilisant une ligne préétablie, une ambulance ou un autobus scolaire.</p> <p>Évaluer le volume de camions déviés vers chacun des trois ponts interprovinciaux potentiels dans les scénarios suivants :</p> <ol style="list-style-type: none">1. retrait de l'itinéraire des poids lourds de l'avenue King Edward et des rues Rideau, Waller et Nicholas;2. interdiction des poids lourds surdimensionnés (camions de 3 essieux et avec remorque) sur l'itinéraire de l'avenue King Edward et des rues Rideau, Waller et Nicholas, à l'exception des véhicules effectuant une livraison locale;3. restriction de la circulation des poids lourds sur l'avenue King Edward et les rues Rideau, Waller et Nicholas entre 19 h. et 7 h;4. statu quo en ce qui concerne la circulation interprovinciale de poids lourds. <p>Tous les scénarios supposent que les autres itinéraires de camions dans la région de la capitale nationale restent les mêmes.</p>
Intrants	<ul style="list-style-type: none">• Données sur la circulation interprovinciale quotidienne de camions en 2031, générée au cours de la phase 1;• résultats des enquêtes les plus récentes sur les camions des organismes provinciaux afin d'obtenir la proportion des différentes classes de camions à l'intérieur des mouvements interprovinciaux;• les résultats des enquêtes de classification les plus récentes aux intersections et sur les rues/routes des villes de Gatineau et d'Ottawa, et du MTQ, afin de fournir les données sur le camionnage à différents endroits le long du réseau existant pour camions;• prévisions de la circulation en 2031 tirées du modèle TRANS;• résultats disponibles de l'étude stratégique proposée du transport des marchandises.
Portée et méthode	<ul style="list-style-type: none">• Analyser/peaufiner les scénarios et les activités de collecte des données avec l'équipe d'étude et les groupes de planification des transports des villes;• mener une enquête pour estimer la proportion de camions à vocation locale par rapport à la proportion de camions effectuant un trajet interprovincial sur King Edward (une enquête basée sur les plaques d'immatriculation est une possibilité);• consulter avec l'industrie du camionnage et les gens d'affaires d'Ottawa et de Gatineau par le biais des associations de camionnage, les associations d'affaires et tout autre groupe pertinent. L'objet de cette consultation est de comprendre les caractéristiques d'utilisation et les besoins du point de vue des utilisateurs, de fournir

	<p>de l'information à l'analyse sur les impacts économiques tel l'impact potentiel des scénarios sur le secteur des affaires. L'approche de consultation la plus appropriée sera identifiée en collaboration avec les organismes concernés. Les techniques de consultation pourront comprendre des enquêtes par la poste, des rencontres et/ou des entrevues téléphoniques;</p> <ul style="list-style-type: none"> • TRANS effectuera des simulations de débits journaliers de camions lorsque possible, pour évaluer les scénarios pour chacun des trois futurs corridors potentiels (le modèle journalier comprend la circulation interprovinciale des camions dans des conditions de circulation fluide). De plus, TRANS effectuera, lorsque possible, des simulations des périodes de pointe actuelles, pour les scénarios considérés (par exemple, avec une circulation des camions sous le statu quo et avec une circulation réduite du camionnage sur le pont Macdonald-Cartier). Le modèle TRANS comprend les véhicules automobiles ainsi que les véhicules lourds durant les périodes de pointe. Lorsque nécessaire, l'équipe de consultants complétera l'analyse à l'extérieur du modèle afin de générer des résultats pour chacun des trois corridors potentiels de liaison interprovinciale; • revoir et analyser les résultats des prévisions du modèle TRANS en ce qui concerne la circulation sur toutes les liaisons interprovinciales pour les scénarios retenus. Déterminer les différences entre les corridors 5, 6 et 7 par rapport à la circulation des camions et comparer à la situation de base; • considérer l'apport qualitatif des gens d'affaires et de l'industrie du camionnage dans l'évaluation de l'impact commercial potentiel de chacun des corridors (5, 6 et 7). Considérer les distances et le temps supplémentaire pour les camionneurs, sur la base de la modélisation de la demande en période de pointe pour les différents scénarios et différentes données sur la distribution quotidienne des camions.
<p>Extrant</p>	<p>Identification de la proportion de camions à vocation locale par rapport à la proportion de camions effectuant un trajet interprovincial sur King Edward.</p> <p>Évaluation du nombre et de la taille des camions qui circulent entre l'autoroute 417 et l'autoroute 50 et le nombre et la taille des camions à Ottawa et à Gatineau qui ne traversent pas la rivière aux fins d'analyse et d'information au public.</p> <p>Différences entre les corridors et le statu quo :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Débit des camions sur les ponts interprovinciaux dans la RCN sous une gamme de scénarios et avec un lien interprovincial dans chacun des trois corridors (5, 6 et 7) (des diagrammes des déplacements modélisés peuvent expliquer visuellement les résultats); • pourcentage de camions de différentes classes de taille et de poids utilisant les différentes liaisons, selon les données recueillies sur les liens interprovinciaux existants; • Distances de déplacement globales pour atteindre la destination et les conditions de circulation le long des itinéraires tel qu'identifié par le modèle de période de pointe TRANS. Il s'agit d'une mesure du déplacement additionnel nécessaire lorsqu'on compare un corridor à un autre. Elle peut aussi offrir une comparaison approximative de la consommation de carburant; • la différence qualitative de l'impact sur les secteurs des affaires résultant de chacun des scénarios (n'ayant pas fait l'objet des points précédents) et résultant de chacun des liens interprovinciaux potentiels. <p>Versions préliminaires et finales des rapports individuels portant sur l'analyse du camionnage, incluant la collecte des données l'analyse et les résultats.</p>

Titre de l'étude	Analyse de la sécurité routière
Objectif	Déterminer les différences entre les corridors quant à la sécurité routière.
Intrants	<p>Conception géométrique des tracés de corridor à considérer; Conception de la vitesse et des éléments routiers; longueur des routes en fonction de leur classification; nombre de carrefours et type de signalisation aux carrefours; volume des mouvements de virage aux carrefours et données de classification; débits des piétons et cyclistes et leurs habitudes; localisation et type d'utilisation du sol dans les alentours, incluant les écoles, parcs, terrains de jeu, résidences pour personnes âgées, centres communautaires et églises.</p>
Portée et méthode	<ul style="list-style-type: none"> • Caractériser les éléments relatifs à la sécurité de chacun des tracés à évaluer (entre les autoroutes 50 et 417). Considérer les éléments relatifs à la sécurité de la circulation motorisée et des usagers vulnérables de la route. Les éléments relatifs à la sécurité sont les suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ Sécurité liée au contrôle de la circulation : <ul style="list-style-type: none"> ▪ nombre de carrefours gérés par des feux impliquant des artères, des routes nationales ou des autoroutes; ▪ nombre de carrefours gérés par des feux ou sans feux impliquant des routes collectrices; ▪ nombre et type d'intersections avec des rues locales; ▪ nombre et type d'entrées charretières; ▪ nombre et type d'usagers vulnérables de la route dans le secteur, se déplaçant le long ou traversant le corridor; ▪ longueur des autoroutes à accès contrôlé; ▪ longueur des artères à chaussée séparée; ▪ caractère riverain des routes (utilisation du sol incluant garderies, écoles, résidences pour personnes âgées, parcs, hôpitaux, espaces ouverts); ▪ composition de la circulation (automobiles, véhicules lourds, cyclistes, piétons); ▪ infrastructure desservant des usagers vulnérables (trottoirs, sentiers multifonctionnels, piste cyclable sur rue). ○ Sécurité liée à la construction : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Longueur des routes ou autoroutes existantes devant être élargies; ▪ longueur des nouvelles routes sur des terrains vacants non contaminés; ▪ phasage potentiel de la circulation véhiculaire et des usagers vulnérables de la route durant la construction. • Considérant les données d'entrée, évaluer les différences entre les tracés quant à la sécurité routière durant et après les travaux.
Extrant	<p>Différences entre les corridors :</p> <p>Évaluation du rendement global anticipé de chacun des corridors (5, 6 et 7) et du statu quo pour tous les usagers de la route (automobiles, véhicules lourds, cyclistes, piétons) en matière de sécurité quant aux points de conflit, aux écarts de vitesse et à l'attente des conducteurs.</p>