



INTERPROVINCIAL CROSSINGS  
ENVIRONMENTAL  
ASSESSMENT



ÉVALUATION  
ENVIRONNEMENTALE DES  
LIAISONS INTERPROVINCIALES

## Évaluation environnementale des liaisons interprovinciales

# Rapport sommaire

**Finale**

Le 5 janvier 2009



Les documents que comporte ce rapport sont soumis dans les deux langues officielles. La version d'origine de chaque document aura toutefois préséance dans l'éventualité d'une différence ou d'une incohérence entre les deux versions.

## Table des matières

<b>SOMMAIRE EXECUTIF .....</b>	<b>S-I</b>
<b>1.0 INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
1.1 But de l'entreprise.....	1
1.2 Cadre de référence .....	2
1.3 Organisation du projet .....	2
1.4 Aire d'étude .....	6
1.5 Contexte .....	8
1.6 Les défis de la croissance de la région de la capitale du Canada.....	9
<b>2.0 NECESSITE ET JUSTIFICATION .....</b>	<b>11</b>
<b>3.0 PROCESSUS D'ANALYSE ET D'EVALUATION..</b>	<b>14</b>
3.1 Évaluation des solutions de rechange en matière de planification .....	14
3.2 Analyse régionale préalable des emplacements de liaisons proposés .....	14
<b>4.0 TRANSPORT .....</b>	<b>22</b>
4.1 Analyse de la circulation.....	22
4.2 Transport en commun .....	27
4.3 Analyse du camionnage .....	29
4.4 Évaluation technologique .....	31
4.4.1 Traversiers .....	31
4.4.2 Tunnels .....	31
<b>5.0 CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES EXISTANTES .....</b>	<b>33</b>
<b>6.0 CONSULTATION PUBLIQUE.....</b>	<b>34</b>
6.1 SCP 1 (printemps 2007).....	37
6.2 SCP 2 (hiver 2008) .....	38
6.3 SCP 3 (printemps 2008).....	39
6.4 SCP4 (automne 2008).....	41
6.5 Briefings média.....	43
<b>7.0 CONSULTATION DES PREMIERES NATIONS..</b>	<b>44</b>
<b>8.0 ÉVALUATION DES OPTIONS DE LIAISONS .....</b>	<b>45</b>

## 9.0 ÉVALUATION APPROFONDIE DES OPTIONS ..46

9.1 Critères d'évaluation.....	46
9.2 Pondération des facteurs et sous-facteurs .....	50
9.2.1 Circulation et transports.....	53
9.2.2 Milieu culturel .....	58
9.2.3 Activités et ressources aquatiques .....	62
9.2.4 Milieu socio-économique .....	65
9.2.5 Utilisation du sol et propriété.....	68
9.2.6 Coûts.....	71
9.2.7 Sommaire du classement des options .....	73
9.3 Les tests de sensibilité.....	76
9.3.1 Résumé des tests de sensibilité .....	86
9.4 Résumé du classement des options .....	89
9.5 Résultats de l'évaluation.....	90

## 10.0 CONCLUSIONS.....93

10.1 Conclusions de l'étude.....	93
10.2 À propos des objectifs des politiques.....	94
10.3 Enjeux soulevés .....	96
10.4 Plan recommandé.....	101
10.5 Projet recommandé .....	101
10.6 Loi canadienne sur l'évaluation environnementale .....	102

## GLOSSAIRE .....110

### Liste des figures

Figure 1	Organigramme du projet .....	4
Figure 2	Aire d'étude .....	7
Figure 3	Aire d'étude régionale .....	18
Figure 4	Liste longue des corridors schématiques de liaison .....	19
Figure 5	Liste restreinte des corridors retenus .....	21
Figure 6	Demande de circulation, heure de pointe du matin .....	26
Figure 7	Nombre de camions/jour prévu à chaque liaison (2031) (déplacement dans les deux sens) .....	30
Figure 8	Pondérations du Comité d'évaluation .....	51
Figure 9	Classement des options .....	52
Figure 10	Pondération des sous-facteurs de la catégorie Circulation et transports.....	53
Figure 11	Notes pondérées de la catégorie Circulation et transports.....	55
Figure 12	Pondération des sous-facteurs de la catégorie Milieu naturel .....	57
Figure 13	Notes pondérées de la catégorie Milieu naturel ..	58
Figure 14	Pondération des sous-facteurs de la catégorie Milieu culturel .....	59

Figure 15	Notes pondérées de la catégorie Milieu culturel .61
Figure 16	Pondération des sous-facteurs de la catégorie Activités et ressources aquatiques .....62
Figure 17	Notes pondérées de la catégorie Activités et ressources aquatiques .....64
Figure 18	Pondération des sous-facteurs de la catégorie Milieu socio-économique .....65
Figure 19	Notes pondérées de la catégorie Milieu socio- économique .....67
Figure 20	Pondération des sous-facteurs de la catégorie Utilisation du sol et propriété .....68
Figure 21	Notes pondérées de la catégorie Utilisation du sol et propriété .....70
Figure 22	Pondération des sous-facteurs de la catégorie Coûts .....71
Figure 23	Notes pondérées de la catégorie Coûts .....72
Figure 24	Sommaire des notes pondérées .....75
Figure 25	Modèle intégré de planification durable ..... 10-95
Figure 26	Corridor 5 - Île Kettle, section nord .....103
Figure 27	Corridor 5 - Île Kettle, section de la rivière .....104
Figure 28	Corridor 5 - Île Kettle, section sud .....105
Figure 29	Île Kettle, Prévission de débits différentiels de circulation - pointe du matin 2031 .....106
Figure 30	Île Kettle, Prévission de débits journaliers différentiels de camions 2031 .....107
Figure 31	Distribution régionale des débits de circulation de la pointe du matin - prévision 2031 .....108
Figure 32	Distribution régionale des débits de camions - prévision 2031 .....109

## Liste de tableaux

Tableau 1	Solutions de rechange en matière de planification ..... 16
Tableau 2	Voyages-personnes (2002) et voyages-personnes prévus (2021) heure de pointe de l'après-midi, direction de pointe ..... 23
Tableau 3	Prévisions pour 2031 : voyages-personnes à l'heure de pointe du matin, en direction de pointe, à la ligne-écran interprovinciale ..... 24
Tableau 4	Sommaire des analyses de faisabilité relativement à la construction de tunnels ..... 32
Tableau 5	Liste des participants du Groupe de consultation publique ..... 35
Tableau 6	Résumé des commentaires – classement des sujets d'intérêt ..... 41

Tableau 7	Pondération moyenne accordée par le comité d'évaluation et sommaire des rendements pondérés .....	78
Tableau 8	Tests de sensibilité No. 1 et 2 – Transport et circulation – Test avec pondération forte et faible .....	79
Tableau 9	Tests de sensibilité No. 3 et 4 – Milieu naturel - Test avec pondération forte et faible.....	80
Tableau 10	Tests de sensibilité No. 5 et 6 – Milieu naturel - Test avec pondération forte et faible.....	81
Tableau 11	Tests de sensibilité No. 7 et 8 – Activités et ressources aquatiques - Test avec pondération forte et faible .....	82
Tableau 12	Tests de sensibilité No. 9 et 10 – Milieu socioéconomique - Test avec pondération forte et faible .....	83
Tableau 13	Tests de sensibilité No. 11 et 12 – Utilisation du sol et propriétés - Test avec pondération forte et faible .....	84
Tableau 14	Tests de sensibilité No. 13 et 14 – Coûts - Test avec pondération forte et faible.....	85
Tableau 15	Summary of Sensitivity Tests .....	87
Tableau 16	Enjeux finaux identifiés .....	96

Y:\2006 Projects\2006-029-Interprovincial Crossings EA  
Study\Tech\Doc\Summary Report\French Summary Report\2006-029  
Summary Report - French DEC 22 08.doc

## SOMMAIRE EXECUTIF

Le but de la présente entreprise est de compléter une évaluation environnementale (EE) qui examine les lacunes actuelles et anticipées en matière de capacité de transport interprovincial dans la région de la capitale nationale (RCN), pour ensuite élaborer un plan stratégique répondant aux besoins en matière de transport interprovincial. Les gouvernements fédéral, du Québec et de l'Ontario ont reconnu que les lacunes actuelles en transport interprovincial nuisent à la qualité de vie de l'ensemble des résidents de la RCN. La congestion des voies de circulation, qui cause le ralentissement du débit et les bouchons de circulation, entraîne un accroissement des gaz d'échappement. De plus, la congestion routière occasionne des retards importants quant à la circulation des personnes et des marchandises entre Ottawa et Gatineau.

Les études antérieures portant sur les transports, y compris l'étude du CACPET (1994) et l'Étude du transport interprovincial (1999) ont conclu qu'à mesure que la RCN poursuivra sa croissance, les conditions de la circulation continueront de se détériorer, à moins que des efforts concertés ne soient consentis pour optimiser l'efficacité des infrastructures existantes, accroître la capacité du réseau interprovincial et ajouter de nouveaux itinéraires pour la circulation des camions lourds. La présente étude conclut que l'ajout d'une nouvelle liaison interprovinciale franchissant la rivière des Outaouais constitue la meilleure solution.

L'EE est menée en deux phases. La portée de la Phase 1, l'objet du présent rapport, consiste à vérifier le besoin d'accroître la capacité de transport interprovincial (nouveaux emplacements des liaisons), proposer des solutions selon les besoins, évaluer ces options et prioriser la(les) solution(s). La Phase 2 comprendra l'EE approfondie de l'entreprise et recommandera les mesures d'atténuation requises pour réduire les incidences environnementales nuisibles et obtenir les approbations nécessaires.

Les travaux de la Phase 1 ont permis de dégager un certain nombre de « solutions de rechange en matière de planification », y compris l'aménagement d'une nouvelle liaison. Les autres éléments du plan comprennent de nouvelles initiatives favorisant l'utilisation accrue du transport en commun, des mesures de gestion des systèmes de transport (GST), incluant l'amélioration de l'infrastructure existante, ainsi que des mesures de gestion de la demande en transport (GDT) visant à rendre plus viable le choix de la marche et le cyclisme comme moyen de transport. Suite à l'évaluation initiale des solutions en matière de planification, l'étude a évalué des options de conception, nommées « méthodes de remplacement » dans ce rapport. Ces méthodes de remplacement (les options de pont, de tunnel ou de traversier) représentent des moyens techniques de mettre en œuvre l'entreprise.

Au cours de la préparation du cadre de référence, une analyse préalable a permis d'identifier une liste restreinte préliminaire de corridors. Cette liste restreinte de huit corridors, chacun constitué d'une large bande de terrain à l'intérieur de laquelle pourrait être aménagé un lien routier, a été présentée au public pour commentaires au cours de la première de plusieurs rondes de consultation publique (SCP1) en juin 2007. À partir des commentaires recueillis, deux corridors ont été ajoutés à la liste restreinte devant faire l'objet d'examen environnementaux détaillés.

Des analyses préalables complémentaires ont permis de conclure que les options de traversier ne répondraient pas aux besoins futurs de circulation dans la RCN. L'évaluation des options de tunnel a conclu que la profondeur de la rivière, la distance à parcourir et les liens de raccordement permettaient leur faisabilité dans deux des corridors. L'option du pont s'est révélée faisable à tous les emplacements de liaisons proposés.

L'équipe de projet a élaboré une cartographie des contraintes pour définir des alignements plus précis au sein des corridors élargis. Une évaluation en profondeur de ces alignements a ensuite été effectuée et a abouti à la recom-

mandation d'une liaison dans le secteur est, celle du corridor 5, située à l'Île Kettle.

Le processus exhaustif de consultation publique de la Phase 1 de l'EE comprenait, entre autres, un Groupe de consultation publique (GCP) composé de résidents locaux et de groupes communautaires et quatre (4) rondes de consultation publique (les SCP). Les moyens de communication comprenaient les avis publics dans les journaux, un site Web public et des notifications par courriel ou par la poste au moyen d'une liste de distribution. De plus, le gouvernement fédéral a entrepris une démarche de communication et de consultation auprès des Premières nations algonquines en vue de favoriser le dialogue sur le bien-fondé du projet et il y a eu un engagement à poursuivre des discussions dans l'avenir.

La consultation d'organismes externes comprenait un Comité consultatif technique (CCT) composé d'organismes fédéraux, provinciaux et municipaux. La consultation de ce groupe a assuré une rétroaction technique tout au long de l'étude.

### **Recommandations de l'étude**

Le plan de transport décrit dans la présente EE répond au besoin d'aménager une nouvelle liaison enjambant la rivière des Outaouais dans la partie est de l'agglomération d'ici les vingt prochaines années. L'option de l'Île Kettle (le corridor 5) est l'option recommandée pour mise en œuvre. La Phase 2 de l'EE évaluera la liaison de l'Île Kettle à titre du plan recommandé (qui sera décrit comme le « projet »).

De plus, le plan de transport propose une orientation aux municipalités quant à la protection des terrains qui sont actuellement des propriétés publiques ou qui sont protégées par les affectations du sol, afin d'assurer la souplesse requise pour l'aménagement de nouvelles liaisons interprovinciales à plus long terme. Aucune liaison proposée dans le secteur ouest de l'agglomération n'a été recommandée pour examen approfondi lors de la Phase 2 de l'EE.

La pondération des critères effectuée par le comité d'évaluation a permis d'établir que le corridor de l'Île Kettle (corridor 5) est la solution la plus équilibrée parmi les douze options étudiées. Les résultats de l'évaluation démontrent clairement que cette option affiche la meilleure capacité à répondre aux objectifs de l'étude en matière de transport tout en réduisant les incidences environnementales générales. Cette analyse technique a été présentée au public pour commentaires lors de la quatrième ronde de consultation publique (SCP4), tenue les 23 et 24 septembre 2008.

Le programme de travail technique proposé et une approche méthodologique préliminaire pour la Phase 2 seront présentés au public lors de la cinquième ronde de consultation publique (SCP5), c'est-à-dire la première ronde de consultation publique effectuée dans le cadre de la Phase 2. Le programme de travail technique de la Phase 2 sera conforme au processus fédéral d'EE, tout en tenant compte des exigences provinciales. Il évaluera les incidences de la mise en œuvre de la liaison du corridor 5, proposera des mesures d'atténuation des effets environnementaux et fera rapport au public des résultats de ces travaux.

Les principales composantes du plan recommandé comprennent ce qui suit.

- Des modifications à l'échangeur situé au carrefour de la promenade de l'Aviation, de l'autoroute 417 et de la route municipale 174.
- L'élargissement de la promenade de l'Aviation, selon les besoins, à quatre voies à chaussées séparées.
- La construction d'une nouvelle intersection avec la promenade Rockcliffe.
- Un nouveau pont interprovincial avec longues travées (environ 200 m) au-dessus du chenal de navigation.
- Un nouveau lien routier en direction nord à partir du pont jusqu'au boulevard Maloney.
- L'élargissement de la montée Paiement au-dessus de l'autoroute 50 par une structure à 4 voies.

Le plan recommandé est illustré sur les Figures 26 à 28 de ce rapport. On prévoit que la Phase 2 de l'EE sera complétée dans un délai de 30 à 36 mois.

Les modifications apportées au réseau routier avec l'aménagement de la nouvelle liaison auront pour effet de rendre plus efficace la circulation des personnes et des marchandises. Les **Figure 29** et **30** présentent les prévisions de débit de circulation en 2031 attirée par la nouvelle liaison (illustré en rouge) et les endroits où le débit sera allégé (illustré en vert). La **Figure 29** présente les prévisions de débit à l'heure de pointe du matin et la **Figure 30** illustre le volume quotidien de véhicules commerciaux. Les **Figures 31** et **32** présentent respectivement les prévisions de la distribution régionale de la circulation lors de l'heure de pointe du matin et le nombre quotidien de véhicules commerciaux empruntant la nouvelle liaison de l'Île Kettle.

Les analyses techniques de la Phase 1 de l'étude ont permis de dégager le plan recommandé, c'est-à-dire un « ensemble » de solutions à mettre en œuvre en vue de répondre à l'accroissement des besoins de la région en matière de transport interprovincial. Cet ensemble de solutions comprend :

- Des initiatives favorisant l'utilisation du transport en commun interprovincial et l'accroissement de sa part modale (par rapport à celle de la voiture privée) au point où la majorité des nouveaux déplacements s'effectuerait au moyen du transport en commun;
- Des mesures de gestion de la demande en transport (GDT) visant à accroître le recours à la marche et à la bicyclette; cela comprendrait l'aménagement de trottoirs et de voies cyclables sur la nouvelle liaison et l'étude pour de nouveaux aménagements cyclables et piétonniers dans le secteur du centre-ville, y compris le pont Prince-de-Galles;
- Des mesures de gestion des systèmes de transport (GST) pour améliorer l'efficacité des infrastructures existantes, comme des mesures favorisant l'utilisation la plus efficace du pont des Chaudières;
- Le soutien des politiques d'utilisation du sol favorisant la mise en œuvre de stratégies de réaménagement et

- d'intensification des zones urbaines, tel qu'indiqué dans les plans d'urbanisme de Gatineau et d'Ottawa;
- La protection, par les municipalités, des corridors dont les terrains appartiennent actuellement au domaine public ou qui sont protégés en vertu des affectations du sol, afin d'assurer la souplesse nécessaire pour l'aménagement de futures liaisons;
  - Suite à la réalisation de la nouvelle liaison, une étude de planification de la circulation des véhicules commerciaux pour examiner la capacité des liaisons interprovinciales et la capacité de la liaison retenue à répondre à la demande future ; et
  - Un engagement à réaliser, dans le cadre de la Phase 2, l'évaluation approfondie du corridor 5, c'est-à-dire le corridor de l'Île Kettle, à titre d'emplacement retenu pour l'aménagement d'une nouvelle liaison interprovinciale.

## 1.0 INTRODUCTION

La Commission de la capitale nationale (CCN), le ministère des Transports de l'Ontario et le ministère des Transports du Québec ont réalisé la première phase d'une évaluation environnementale des besoins actuels et projetés de liaisons interprovinciales dans la région de la capitale fédérale (RCN). Cette étude a été entreprise en collaboration avec la Ville de Gatineau, la Ville d'Ottawa et en consultation avec les organismes gouvernementaux et le grand public.

Cette étude a pour objet de compléter une évaluation environnementale des insuffisances actuelles et prévues de capacité du système de transport interprovincial de la région de la capitale du Canada (RCN) en vue de dresser un plan stratégique de gestion de l'offre de transport interprovincial. Les gouvernements fédéral, de l'Ontario et du Québec reconnaissent que les insuffisances actuelles du système de transport interprovincial ont une incidence négative sur la qualité et l'efficacité du transport des personnes et des marchandises entre Ottawa et Gatineau.

L'évaluation environnementale est menée en deux phases. La première phase fait état de la nécessité et de la justification d'apporter des améliorations à l'infrastructure de transport interprovincial, pour ensuite évaluer un éventail de solutions de rechange, de technologies et de corridors de liaison. Les résultats de cette évaluation technique sont présentés sous la forme d'un plan stratégique recommandant entre autres l'aménagement d'une nouvelle liaison interprovinciale dans le corridor de l'île Kettle. La deuxième phase de l'étude, à venir, comportera l'évaluation approfondie des effets résiduels potentiels du corridor retenu pour ensuite recommander des mesures d'atténuation visant à diminuer ces effets, le tout dans le but de se conformer à la réglementation fédérale, provinciale et municipale et d'obtenir l'ensemble des approbations requises.

### 1.1 But de l'entreprise

Ce projet (« l'entreprise ») a pour objet d'améliorer la capacité des infrastructures de transport franchissant la rivière des Outaouais en vue de répondre aux besoins à long terme du transport interprovincial. Plus précisément, l'entreprise poursuit les objectifs suivants :

- Améliorer la qualité de vie des résidents de la région de la capitale nationale;
- Réduire la congestion en heure de pointe à la ligne-écran de la rivière des Outaouais (une ligne imaginaire utilisée pour mesurer le débit de la circulation et la capacité des infrastructures de transport interprovincial) afin d'atteindre le niveau de service de catégorie D <sup>1</sup> ;
- Stimuler l'économie régionale;

---

<sup>1</sup> Le niveau de service (NS) est une mesure qualitative décrivant l'efficacité de fonctionnement d'un ouvrage de transport. Le niveau de service s'exprime selon une échelle graduée de A à F, où le niveau A représente le fonctionnement optimal et le niveau F représente un fonctionnement très inefficace. Les critères utilisés pour établir le niveau de service varient selon l'ouvrage à l'étude, et peuvent inclure la vitesse de la circulation, la durée des déplacements, les possibilités de manœuvre, les retards, les arrêts de circulation et la sécurité routière.

- Créer de nouveaux raccordements aux réseaux autoroutiers provinciaux et municipaux;
- Relier entre eux les itinéraires de camionnage existants;
- Accroître la mobilité de la population et répondre aux besoins de tous les modes de déplacement;
- Contribuer à la réalisation des objectifs et les plans de transport en commun;
- Réduire au minimum les effets indésirables sur les environnements naturel, socioéconomique et culturel;
- Maximiser les avantages pour la collectivité.

## 1.2 Cadre de référence

Le rapport du Cadre de référence (qui n'est pas un cadre de référence formellement soumis au sens de la réglementation environnementale ontarienne), décrit l'orientation générale et les procédures de l'évaluation environnementale. Préparé en début de projet, ce document avait pour objet de coordonner les travaux de manière à respecter les exigences réglementaires fédérales et provinciales en matière d'évaluation environnementale. De plus, le cadre de référence précise les grandes étapes du cheminement du projet de manière à permettre au public de bien saisir la raison d'être et l'approche méthodologique du projet. Dès le début du projet, le processus coordonné d'évaluation environnementale a été conçu de manière à offrir la souplesse requise pour permettre les ajustements nécessaires, répondre aux préoccupations du public et se conformer aux exigences réglementaires fédérales et provinciales.

## 1.3 Organisation du projet

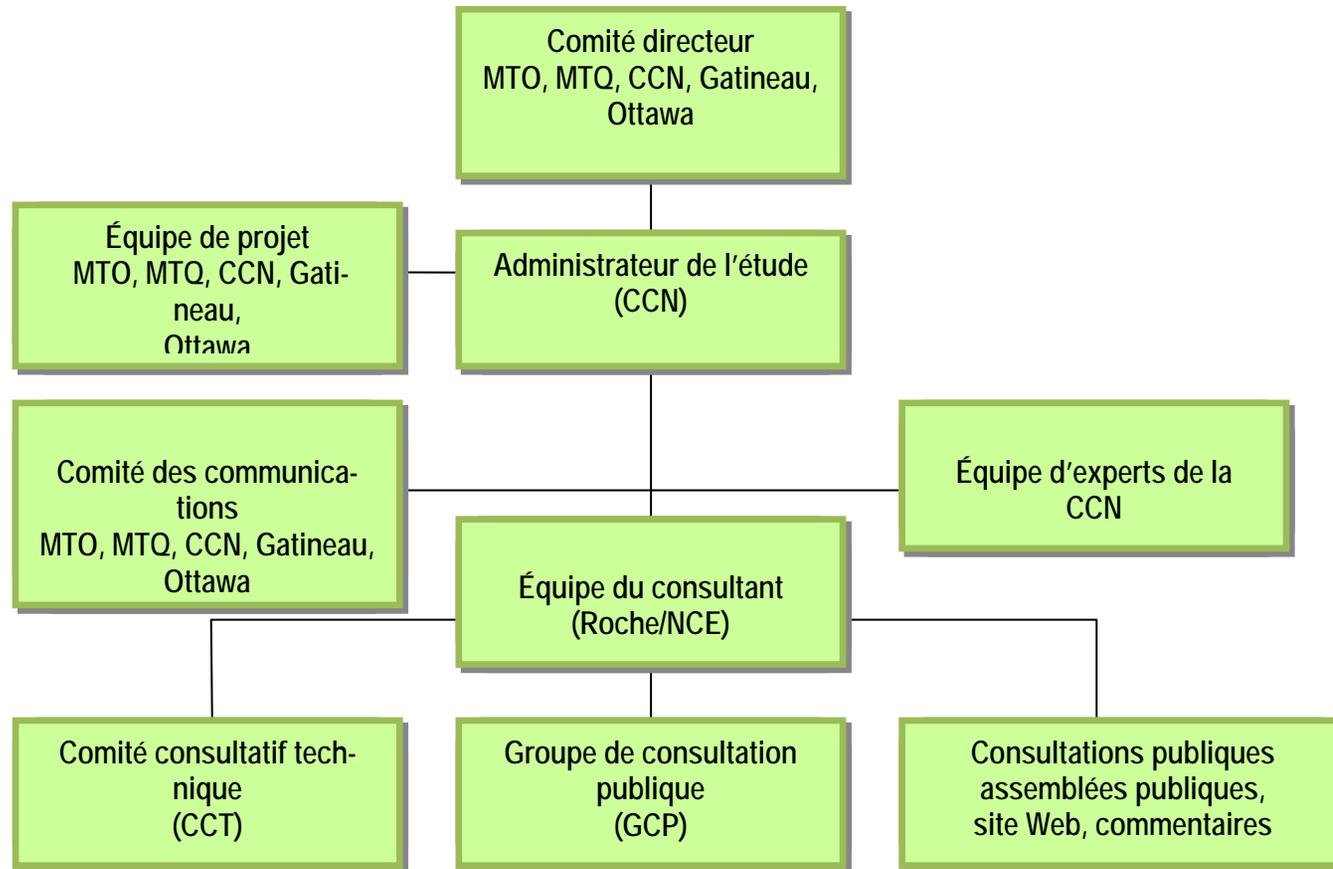
La première phase de l'EE a été menée par un Comité directeur composé de représentants des partenaires du projet, c'est-à-dire la Commission de la capitale nationale (CCN), le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et le ministère des Transports du Québec (MTQ), en collaboration avec la Ville de Gatineau et la Ville d'Ottawa. L'étude a été guidée par une équipe de projet composée de représentants des bailleurs de fonds du projet (CCN, MTO et MTQ), de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau. L'organisation générale de l'étude est présentée à la **Figure 1**, Organigramme du projet.

L'organigramme du projet illustre les rapports fonctionnels entre les principaux groupes et sous-groupes oeuvrant au projet. Leurs rôles se résument ainsi :

- Le comité directeur assure l'encadrement décisionnel de l'étude et fournit des avis aux décideurs.
- L'administrateur d'étude de la CCN gère les travaux du consultant et s'assure que les travaux sont conformes aux exigences des bailleurs de fonds du projet (CCN, MTO et MTQ).
- L'équipe de projet fournit les avis et l'orientation technique aux moments clés des travaux.

- L'équipe d'experts de la CCN assure l'orientation et le suivi sur les questions d'ordre administratif et technique liées à l'étude.
  - Le comité des communications assure l'orientation et le support médiatique durant l'étude.
- L'équipe du consultant ROCHE/NCE assure la coordination et la réalisation des travaux techniques.

Figure 1  
Organigramme du projet



Le processus de consultation publique comprenait les éléments suivants :

- Des séances de consultation publique où le public était invité faire part de ses préoccupations et à commenter les résultats et l'état d'avancement du projet aux principaux jalons de l'étude. (Voir à la **Section 6.0** un résumé de chaque ronde de consultation.);
- La rétroaction du Groupe de consultation publique (GCP), qui était formé de représentants d'organismes communautaires directement concernés par les liaisons interprovinciales proposées. (Voir au **Tableau 5** la liste des organismes communautaires ayant participé au GCP);
- Le Comité consultatif technique (CCT) est composé de représentants des organismes et ministères fédéraux et provinciaux concernés et des offices de protection de l'environnement; des autorités municipales et de groupes environnementaux. Le CCT a été mis sur pied pour favoriser l'échange d'information entre les principaux organismes concernés et l'équipe de projet tout au long de l'étude. L'appui et les apports du CCT ont été d'une grande utilité lors de la préparation du projet de cadre de référence. Les dates de réunion du CCT ont correspondu aux étapes importantes du projet. De plus, l'équipe de projet a rencontré les organismes de réglementation pour discuter d'enjeux précis, selon les besoins.
- Les organismes suivants ont participé au CCT :

#### **Organismes et ministères fédéraux**

- Commission de la capitale nationale
- Agence canadienne d'évaluation environnementale
- Parcs Canada
- Pêches et Océans Canada
- Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
- Transports Canada
- Environnement Canada

#### **Ministères et organismes provinciaux - Ontario**

- Ministère des Transports
- Ministère de l'Environnement
- Société de conservation de la Vallée de la rivière Rideau
- Ministère des Ressources naturelles
- Ministère de la Culture
- Société de conservation de la Vallée de la rivière Mississippi

### Ministères et organismes provinciaux – Québec

- Ministère des Transports
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
- Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
- Hydro-Québec

### Ville d'Ottawa

- OC Transpo

### Ville de Gatineau

- Société de transport de l'Outaouais (STO)

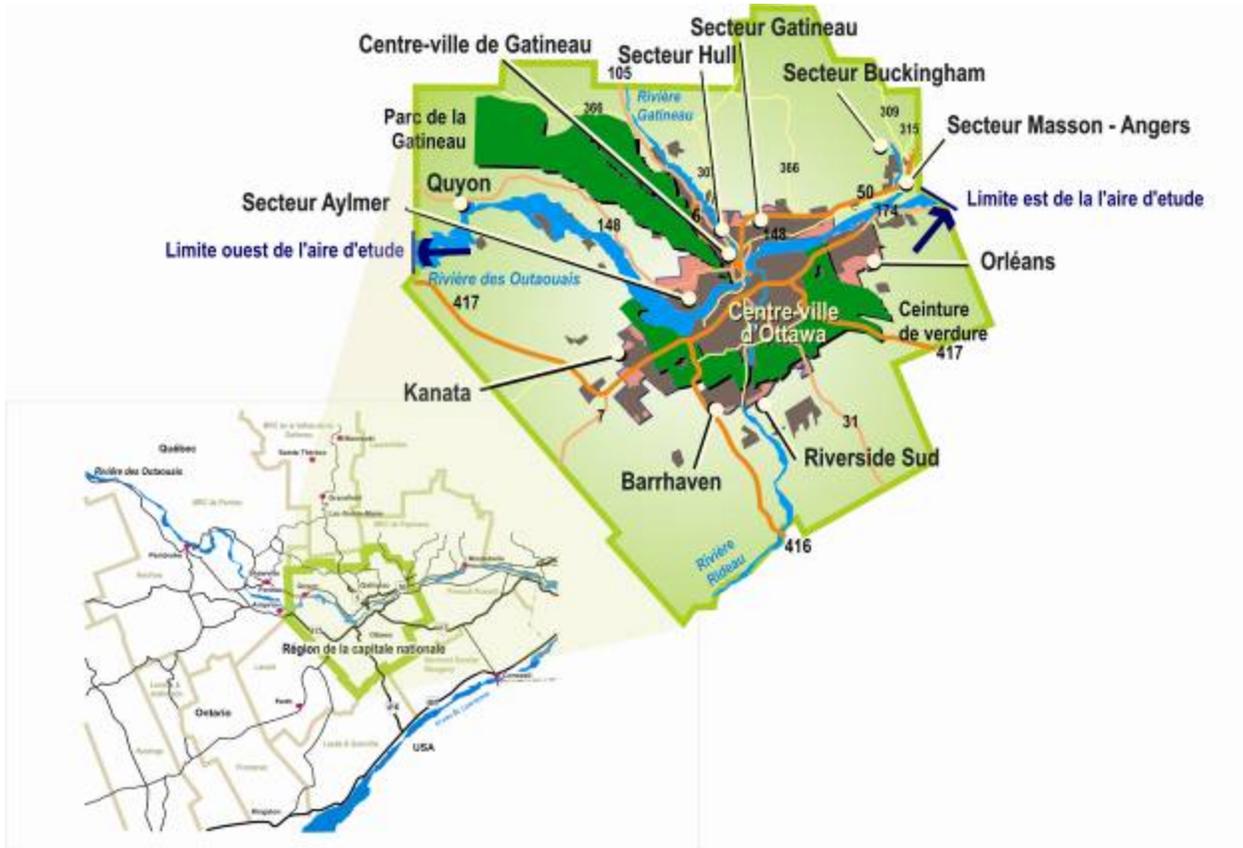
### Autres organismes

- Transport 2000
- Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CRED-DO)

## 1.4 Aire d'étude

L'aire d'étude englobe la RCN dans son ensemble, incluant la totalité du territoire de la Ville d'Ottawa (Ontario) et de la Ville de Gatineau, tel qu'illustré ci-contre à la Figure 2, Aire d'étude.

Figure 2  
Aire d'étude



## 1.5 Contexte

La RCN est formée de plusieurs communautés qui, bien qu'elles soient distinctes culturellement et économiquement, elles partagent plusieurs attributs comme des installations de loisirs et des possibilités d'emploi. La RCN est reliée par son réseau de transport pour effectuer les déplacements interprovinciaux vers ces installations.

Actuellement, la circulation des personnes et des marchandises franchissant la rivière des Outaouais entre Ottawa et Gatineau s'effectue via cinq ponts routiers et deux traversiers. Les ponts sont situés principalement dans le secteur central de la RCN, la circulation des marchandises empruntant les deux ponts désignés comme itinéraires pour camions, les ponts Macdonald-Cartier et des Chaudières. Les traversiers sont situés à Quyon et entre Masson et Cumberland. Le pont construit le plus récemment le fut au début des années 1970 et il s'est produit peu de changement depuis lors en ce qui concerne la capacité du transport interprovincial franchissant la rivière des Outaouais, alors que la demande et la population ont connu une forte croissance.

Les déplacements au-delà de la rivière des Outaouais sont restreints par la capacité limitée de circulation sur les ponts existants et par leurs routes d'approche respectives. Ces contraintes ont entraîné de la congestion, les ponts fonctionnant à un niveau de service F (point de rupture ou débit de circulation forcé) au cours des heures de pointe. Bien que la population, l'emploi et le tourisme se soient accrus et qu'ils continueront vraisemblablement de s'accroître, il n'y a eu que très peu d'accroissement de la capacité des liaisons interprovinciales au cours des 35 dernières années. L'accroissement de la capacité le plus récent a été l'aménagement d'une voie réservée aux véhicules à occupation multiple (VOM) à sens interchangeable sur le pont Champlain en 2000. Au cours des dernières décennies, des efforts considérables ont été consentis à l'amélioration du réseau de transport en commun. Ces efforts ont eu pour résultats d'accroître l'utilisation du transport en commun, entraînant un accroissement de la répartition modale du transport en commun (la répartition des déplacements motorisés, c.-à-d. les déplacements par le transport en commun versus l'automobile) de 16 % en 2001 à 23 % en 2005. Cependant, la demande pour les déplacements interprovinciaux continue d'excéder la capacité disponible des ponts aux heures de pointe.

Deux études antérieures ont considéré les besoins en transports concernant les déplacements interprovinciaux dans la RCN. L'étude des ponts interprovinciaux dans la région de la capitale nationale du Comité administratif conjoint de la planification et des transports (CACPET) de 1994<sup>2</sup>, et le Plan conceptuel de transport interprovincial de 1999, préparé conjointement par la CCN, l'ancienne Communauté urbaine de l'Outaouais et l'ancienne Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC), ont conclu qu'une capacité supplémentaire des liaisons interprovinciales sera nécessaire pour répondre aux besoins de la croissance prévue de la circulation des personnes et des marchandises dans la RCN.

---

<sup>2</sup> Étude des ponts interprovinciaux dans la région de la capitale nationale, phase 2 (Synthèse, conclusions et recommandations), Rapport final, novembre 1994, préparé par Delcan en association avec Roche.

Le Plan conceptuel de transport interprovincial<sup>3</sup> de 1999 a examiné la croissance historique dans la RCN au cours du dernier siècle et a reconnu la croissance accrue et l'expansion géographique de la zone urbaine. Le Plan conceptuel recommandait que des corridors de liaison soient protégés dans les parties est et ouest de la RCN pour répondre aux besoins de ces secteurs de croissance.

Ces études ont clairement identifié les insuffisances des infrastructures de transport interprovincial (c.-à-d. la capacité insuffisante de répondre à la demande de déplacements), une situation qui continuera de se détériorer avec la croissance continue de la population, de l'emploi et du tourisme dans la RCN, à moins que des efforts concertés ne soient consentis pour tenir compte du manque de capacité. La demande en déplacements qui excède la capacité disponible des ponts existants aura pour résultats d'accroître la congestion et les émissions de gaz d'échappement, et de réduire la mobilité; toutes ces conséquences ont une incidence néfaste sur la qualité de vie des résidents du secteur central de la RCN (Ottawa et Gatineau).

La circulation interprovinciale des camions représente également un problème majeur pour le réseau routier. Actuellement, 75 % de tous les camions qui traversent la rivière utilisent généralement le pont Macdonald-Cartier et 25 % le pont des Chaudières. Ces ponts sont les seules routes interprovinciales disponibles pour les camions; ces routes acheminent la majorité de la circulation des camions au travers du centre-ville d'Ottawa. Le livre blanc sur l'initiative stratégique des transports (IST) de la CCN, produit en 2005 et décrit dans la **Section 3.1**, appuie l'atténuation des impacts du transport interprovincial des poids lourds dans le secteur central.

## 1.6 Les défis de la croissance de la région de la capitale du Canada

La population de la RCN, qui totalisait environ 100 000 habitants au tournant du siècle dernier, s'est accrue à 250 000 habitants en 1945, à 500 000 en 1965 et a approché le million en l'an 2000. On prévoit qu'en 2031 la population de la RCN sera de l'ordre de 1,5 million d'habitants. Le pont du Portage, le plus récent ouvrage franchissant la rivière des Outaouais, a été complété au début des années 1970; il s'est donc écoulé une période de presque 35 ans sans qu'on ait augmenté la capacité des liaisons interprovinciales (à l'exception de la voie récente réservée aux VOM construite sur le pont Champlain) alors qu'au cours de la même période la population a doublé.

Les tendances à long terme indiquent que la population et l'emploi dans la RCN pourraient dépasser les prévisions actuelles de croissance démographique d'ici 2031; il serait donc prudent de planifier en fonction de cette croissance et de protéger à l'avance des corridors pour d'éventuelles liaisons interprovinciales pour desservir les futurs développements, parce que :

---

<sup>3</sup> Le transport interprovincial dans la région de la capitale nationale (Rapport sommaire contenant les rapports suivants), février 1999, préparé par TSH et le groupe Cartier.

Les emplacements logiques des liaisons dépendent des contraintes physiques qu'impose la rivière.

L'identification des futurs corridors permet d'élaborer des plans d'utilisation du sol permettant de réduire les impacts sur les collectivités locales existantes, nouvelles ou planifiées.

Advenant qu'il se trouve des aménagements à proximité des futurs corridors, la planification à long terme peut alors assurer des aménagements conformes à la protection d'un corridor de transport.

## 2.0 NÉCESSITÉ ET JUSTIFICATION

Il n'existe présentement dans la RCN aucun consensus quant aux moyens de répondre aux besoins actuels et futurs de transport en ce qui concerne la circulation traversant la rivière des Outaouais. Les activités de planification antérieures n'ont pas résulté en un plan commun pour l'ensemble de la région de la capitale nationale. Par conséquent, les liaisons servant aux déplacements interprovinciaux sont de plus en plus congestionnées. Le réseau interprovincial constitué des cinq ponts existants situés au centre de la RCN a atteint sa pleine capacité pendant les périodes de pointe. Ceci entraîne des retards dans le transport de marchandises, de la frustration chez les conducteurs ainsi que des préoccupations au sujet de la qualité de vie des communautés. À cet égard, il est nécessaire d'améliorer de manière immédiate le réseau de transport interprovincial et d'établir une orientation pour l'avenir.

La nécessité et la justification d'un plan d'avenir reposent sur les facteurs généraux suivants :

- les ponts existants sont congestionnés et il n'existe aucune solution de rechange en période de pointe;
- tous les camions de transport de marchandises doivent traverser un des deux seuls ponts autorisés situés au centre de la RCN, ce qui les oblige à faire un détour puisqu'ils doivent ainsi passer par le centre-ville;
- on prévoit une croissance future de la population et de l'emploi de l'ordre de 30% au cours des vingt prochaines années dans la RCN, ce qui augmentera la demande de déplacements en plus d'accentuer les contraintes affectant les déplacements interprovinciaux ;
- le Plan officiel de la Ville d'Ottawa et le Plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau ne protègent pas les mêmes corridors en vue de la construction de liaisons futures franchissant la rivière des Outaouais;
- la croissance urbaine entraînera une expansion de la population vers l'extérieur du centre-ville, en s'éloignant des ponts existants;
- le gouvernement fédéral est le plus important employeur de la RCN et il a adopté une politique selon laquelle l'emploi doit être maintenu des deux côtés de la rivière des Outaouais. Dans le cours de leur carrière, les employés peuvent donc être appelés à travailler dans des bureaux situés à Ottawa ou à Gatineau. En conséquence, le gouvernement fédéral doit assurer la mobilité des employés traversant la frontière interprovinciale;
- le renouveau urbain peut entraîner une réduction de la capacité de l'une ou l'autre des liaisons lorsque le nombre de voies sur les artères urbaines est réduit pour faire place à de nouveaux quartiers. Prenons l'exemple du corridor de l'avenue King Edward, à Ottawa, qui sera réaménagée selon le concept d'une rue marchande.

De plus en plus, les collectivités locales font part de leurs inquiétudes quant aux incidences du transport par camion sur leur qualité de vie. Si de nouvelles restrictions opérationnelles devaient être appliquées aux itinéraires de camionnage existants afin de répondre aux attentes des collectivités locales, il deviendra encore plus urgent d'aménager à court terme de nouveaux itinéraires de camionnage pour traverser la rivière des Outaouais.

D'après les analyses sur l'origine et la destination des déplacements réalisées en juin 2007 dans le cadre de ce projet, de 30 % à 40 % des déplacements interprovinciaux par camion utiliseraient des nouveaux ponts à l'est et à l'ouest, si de tels ponts étaient construits, ce qui réduirait les incidences actuelles sur les collectivités du centre-ville.

La section 4.0 de ce rapport présente un examen exhaustif de la demande projetée en matière de transport interprovincial.

Selon les résultats de l'EE, les principaux arguments qui appuient et justifient une intervention pour l'amélioration du transport interprovincial sont les suivants :

**Qualité de vie** : le manque de liaisons adéquates affectera la qualité de vie globale des résidents qui habitent le long des corridors interprovinciaux à Ottawa et à Gatineau, lesquels devront passer beaucoup plus de temps sur des routes congestionnées.

**Émissions de gaz à effet de serre produites par les véhicules moteurs**: la capacité insuffisante augmentera les émissions produites par les véhicules moteurs puisque ces véhicules se déplaceront à vitesse réduite et fonctionneront au ralenti. Cette approche va à l'encontre des objectifs environnementaux établis par les administrations municipales et les gouvernements provinciaux et fédéral.

**Retards des personnes** : les personnes devront composer avec des retards considérables lorsqu'elles traverseront la ligne-écran interprovinciale, ce qui entraînera des pertes économiques pour les villes d'Ottawa et de Gatineau.<sup>4</sup>

**Retards des marchandises** : la livraison des marchandises qui devront traverser la ligne-écran interprovinciale accusera des retards considérables. Ce facteur est probablement plus important que les retards qui s'appliquent aux personnes étant donné l'absence de flexibilité dans les itinéraires de déplacement – les véhicules qui transportent des marchandises dans ce secteur n'ont peut-être aucune autre route ni aucun autre moment pour effectuer leur déplacement. Ce facteur peut également entraîner des pertes économiques pour les entrepreneurs d'Ottawa et de Gatineau.<sup>5</sup>

**Retards du transport en commun de rez-de-voir** : tous les itinéraires de transport en commun de surface qui empruntent ces corridors interprovinciaux seront soumis à des retards. Des coûts supplémentaires pourront également être engagés pour aménager des voies réservées aux autobus ou mettre en place d'autres mesures prioritaires pour le transport en commun (autres que celles définies dans le Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa) afin d'éliminer les retards produits par la congestion routière.

---

<sup>4</sup> Transport interprovincial dans la région de la capitale nationale (étude économique), février 1999, préparée par TSH et Groupe Cartier

<sup>5</sup> Transport interprovincial dans la région de la capitale nationale (étude économique), février 1999, préparée par TSH et Groupe Cartier

**Consommation de carburant** : la consommation de carburant fossile augmentera en raison de la congestion continue sur les routes.

**Incidences sur le tourisme et la sécurité** : L'élimination d'une partie ou de la totalité de la circulation attribuable aux véhicules lourds améliorerait grandement l'attractivité et la sécurité de l'ensemble des routes dans le centre-ville d'Ottawa. Toute initiative à cet effet serait appuyée par la Ville d'Ottawa et la CCN.

**Marchandises dangereuses** : le transport des marchandises dangereuses dans le centre-ville est particulièrement problématique étant donné la présence des activités marchandes et des emplois dans ce secteur. De plus, le détour que doivent effectuer les camions, le nombre d'emplacements conflictuels entre ces véhicules et les piétons et la géométrie inadéquate des routes sont aussi des préoccupations associées aux déplacements de marchandises dangereuses dans le centre-ville.

**Incidences sur l'avenue King Edward** : la réduction des déplacements de véhicules lourds dans le centre-ville d'Ottawa réduirait le bruit et la vibration, améliorerait la sécurité et l'attractivité de ce secteur pour les piétons et les cyclistes et améliorerait les activités de rez-de-voir.

**Développement économique dans la RCN** : Le développement économique de la RCN peut être affecté par le manque d'infrastructures de transport adéquates.

La résolution de ces enjeux exige l'aménagement de nouvelles liaisons interprovinciales. Le statu quo ne peut constituer une solution raisonnable.

## 3.0 PROCESSUS D'ANALYSE ET D'ÉVALUATION

### 3.1 Évaluation des solutions de rechange en matière de planification

Une des premières étapes de l'étude a été l'examen des solutions de rechange en matière de planification, aussi appelées « solutions de rechanges à l'entreprise » dans la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario* ou « mesures de rechange » dans la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Ces solutions abordent de plusieurs points de vue la question du transport interprovincial, tenant compte des incidences techniques, économiques et environnementales des approches proposées. Les solutions de rechange en matière de planification recommandées pour examen approfondi sont résumées dans le **Tableau 1 - Solutions de rechange en matière de planification** et ont été présentées au public lors de la deuxième ronde de consultation publique.

### 3.2 Analyse régionale préalable des emplacements de liaisons proposés

Suite à l'évaluation des solutions de rechange en matière de planification et à la confirmation du besoin d'une nouvelle infrastructure interprovinciale, la présente étude a identifié des corridors d'une largeur suffisante pour de nouvelles liaisons. Les critères de sélection pour ces emplacements éventuels de liaisons étaient qu'ils devaient être abordables et faisables et permettre d'atteindre les objectifs de l'étude.

L'analyse de sélection (évaluation qualitative) a été entreprise en deux étapes. La première étape a conclu que, dans les limites de la grande aire d'étude régionale (la RCN au complet) certaines zones rurales devaient être éliminées parce qu'elles n'offrent pas la possibilité d'attirer un volume important de la circulation empruntant présentement le secteur central. De plus, elles se situent trop à l'écart pour y faire transiter le transport des marchandises. En termes concrets, il est permis de croire que ni les automobilistes, ni les camionneurs ne seraient portés à faire le détour nécessaire pour emprunter une liaison située à Quyon, par exemple. Les zones rurales à éliminer sont les secteurs de la RCN situés à l'ouest de Kanata ou d'Aylmer et à l'est de Cumberland ou Masson-Angers. Voir la **Figure 3 - Aire d'étude régionale**.

L'EE avait pour but de définir un plan pour les déplacements interprovinciaux. Pour être conformes aux objectifs de l'étude, les liaisons devraient satisfaire les critères suivants :

- Répondre efficacement à la demande des déplacements interprovinciaux dans la RCN (pour tous les modes, y compris la marche, la bicyclette, le transport en commun, l'automobile et les véhicules commerciaux);
- Tenir compte de la qualité de vie et des objectifs économiques des collectivités locales;
- Assurer les raccordements interprovinciaux entre les principaux réseaux autoroutiers provinciaux ou municipaux (autoroutes, voies rapides ou grandes artères) dans les villes de Gatineau et d'Ottawa;

- Proposer des itinéraires de rechange pour les camions, y compris l'éventuelle modification des itinéraires existants, de manière à relier entre eux les itinéraires de camionnage des deux côtés de la rivière;
- Réduire les impacts sur les collectivités locales en se raccordant aux autoroutes, aux voies rapides ou aux grandes artères (et non aux routes locales ou collectrices qui n'ont pas été conçues pour les volumes de circulation élevés ou la circulation des camions);
- Assurer que la liaison se raccorde à une artère à grande mobilité;
- Satisfaire les objectifs du niveau de service (NDS) D pour l'ensemble de la ligne-écran de la rivière des Outaouais, qui correspond à un débit équivalent à 85 % de la capacité totale de la ligne-écran;
- Soutenir les objectifs de transport en commun établis dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa et le plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau;
- Tenir compte des impacts environnementaux, naturels et socioéconomiques;
- Équilibrer les objectifs de transport avec les objectifs et les effets environnementaux;
- Représenter un investissement collectif rentable, les avantages d'ensemble étant supérieurs aux coûts de la solution de rechange retenue.

La recherche d'une réponse à ces critères a entraîné l'identification d'un ensemble de solutions, décrites à la Section 3.1, qui ont servi de fondement à l'élaboration d'un plan stratégique de transport interprovincial, qui envisage un système intégré de transport axé sur la durabilité à long terme et de qualité de vie des collectivités locales.

De plus, cet examen préalable préliminaire a conclu qu'il n'y avait pas de possibilité pour de nouveaux corridors à l'intérieur du noyau de l'agglomération urbaine. La densité du milieu bâti qu'on y trouve écarte la possibilité d'aménager de nouveaux corridors dans cette zone et les raccordements au réseau routier existant limiteraient grandement leur capacité. Par conséquent, dans la zone située entre les ponts existants (entre le pont Champlain et le pont Macdonald-Cartier), seules des améliorations de la gestion de l'offre en transport sur les cinq liaisons existantes pourraient être considérées, en plus de l'utilisation possible du pont Prince-de-Galles pour le transport en commun ou le transport des marchandises.

La deuxième étape de l'examen préalable préliminaire était axée sur les corridors disponibles dans les secteurs est et ouest de l'aire d'étude. Ce sont les endroits qui affichent les meilleures possibilités de résoudre les enjeux de transports identifiées dans le cadre de cette évaluation environnementale. La liste complète des corridors de liaison étudiés est illustrée à la **Figure 4, Liste longue des corridors schématiques de liaison.**

**Tableau 1**  
**Solutions de rechange en matière de planification**

Solution de rechange en matière de planification*	Description	Recommandation	
Option «ne rien faire » (Maintien de l'infrastructure de transports existante)	Solution de référence utilisée pour évaluer les solutions de rechange.	Retenue pour fins de comparaisons uniquement	
Gestion de la demande en transport (GDT)	Composante essentielle d'un plan d'ensemble des transports, sans être une solution intégrale pouvant à elle seule répondre à l'accroissement prévu de la demande en matière de transport interprovincial.	Retenue. Élément de la « solution d'ensemble ».	
Accroissement de l'utilisation du transport en commun	Composante essentielle d'un plan d'ensemble des transports, sans être une solution intégrale pouvant à elle seule répondre à l'accroissement prévu de la demande en matière de transport interprovincial. Toute initiative de transport en commun dans le noyau urbain sera traitée à titre de projet distinct. Bien qu'il soit un peu plus éloigné du noyau urbain, il est possible d'envisager l'utilisation du pont Prince-de-Galles pour le transport en commun. L'évaluation de son rendement prévu à titre de corridor de transport en commun et les incidences environnementales se rattachant à cette utilisation proposée feront l'objet d'une autre étude.	Retenue. Élément de la « solution d'ensemble ».	
Réglementation de l'utilisation du sol	Composante essentielle d'un plan d'ensemble des transports, sans être une solution intégrale pouvant à elle seule répondre à l'accroissement prévu de la demande en matière de transport interprovincial. Des mesures comme la densification de l'utilisation du sol aux environs du centre-ville, qui appuient les énoncés de politiques municipales et provinciales, pourraient reporter le besoin d'améliorer l'infrastructure de transports. Toutefois, elles n'excluent pas le besoin de planifier l'ajout de capacité à l'infrastructure existante ni d'ajouter un nouvel itinéraire de camionnage à l'extérieur du noyau urbain.	Retenue. Élément de la « solution d'ensemble ».	
Gestion de l'offre des systèmes de transport (GOT)	Composante essentielle d'un plan d'ensemble des transports, sans être une solution intégrale pouvant à elle seule répondre à l'accroissement prévu de la demande en matière de transport interprovincial. Il est recommandé d'examiner les moyens d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport, incluant l'aménagement de voies à contresens et de voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM) dans le cadre de la Phase 2 de cette étude sur les liaisons existantes et nouvelles.	Retenue. Élément de la « solution d'ensemble ».	
Transport des marchandises par voie ferroviaire	Un examen de la faisabilité d'utiliser le pont Prince-de-Galles pour le transport ferroviaire des marchandises a été complété suite à la première ronde de consultation publique. Cette analyse a permis de conclure que l'utilisation de ce pont pour le transport ferroviaire des marchandises aurait une incidence négligeable sur le volume de camions franchissant la ligne écran de la rivière des Outaouais et ce, pour les motifs suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• La faible proportion des déplacements dans la catégorie long courrier, et les difficultés éprouvées par les entreprises ferroviaires à obtenir une plus large part du transport des marchandises dans la région Ottawa-Gatineau;</li> <li>• La capacité résiduelle limitée des corridors ferroviaires existants;</li> <li>• Le besoin de consentir d'importants investissements destinés au transport ferroviaire des marchandises dans les deux municipalités concernées;</li> <li>• Les plus longs délais de livraison occasionnés par les limites de vitesse sur certains tronçons ferroviaires;</li> <li>• La segmentation du marché ferroviaire nord-américain entre nombreux opérateurs des secteurs privé et public;</li> <li>• La préférence à l'égard de la livraison « juste-à-temps » associée au transport par camion, de même que les contraintes d'emballage et d'expédition associées au transport ferroviaire.</li> </ul>	Non Retenue. Ne fait pas partie de la « solution d'ensemble ».	

## RAPPORT SOMMAIRE

Solution de rechange en matière de planification*	Description	Recommandation	
Amélioration des liaisons interprovinciales existantes	L'accroissement de l'utilisation ou l'agrandissement des ponts interprovinciaux existants auraient une faible incidence sur le débit en raison des contraintes liées à la configuration des approches et des réseaux routiers desservant les liaisons existantes. De plus, ces améliorations ne contribueraient pas à résoudre les préoccupations liées à la circulation des camions au centre-ville. Toutefois, des mesures comme l'utilisation optimale du pont des Chaudières doivent être incorporées à la solution d'ensemble.	Retenue. Élément de la « solution d'ensemble ».	
Nouvelle infrastructure de transport interprovincial	L'ajout de nouveaux corridors pourrait permettre la création de nouveaux itinéraires de camionnage, une utilisation du sol plus efficace, une meilleure coordination de la mobilité interprovinciale et des liens d'autoroute à autoroute plus efficaces. Il est recommandé de retenir cette solution de rechange pour examen approfondi, de concert avec d'autres composantes de la solution d'ensemble.	Retenue. Élément de la « solution d'ensemble ».	

 Solution de rechange recommandée « à retenir pour examen approfondi »

Figure 3  
Aire d'étude régionale

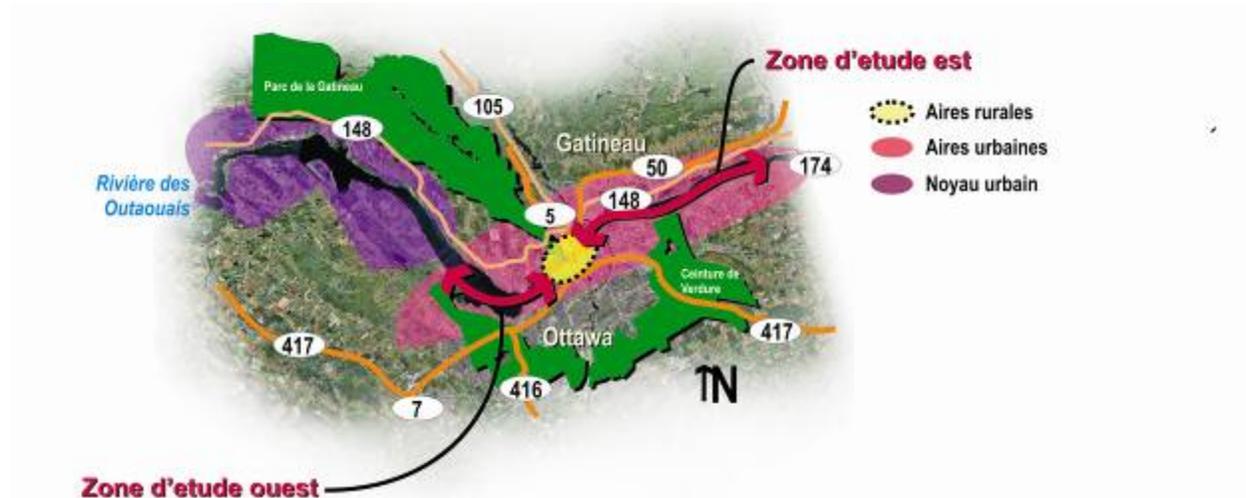
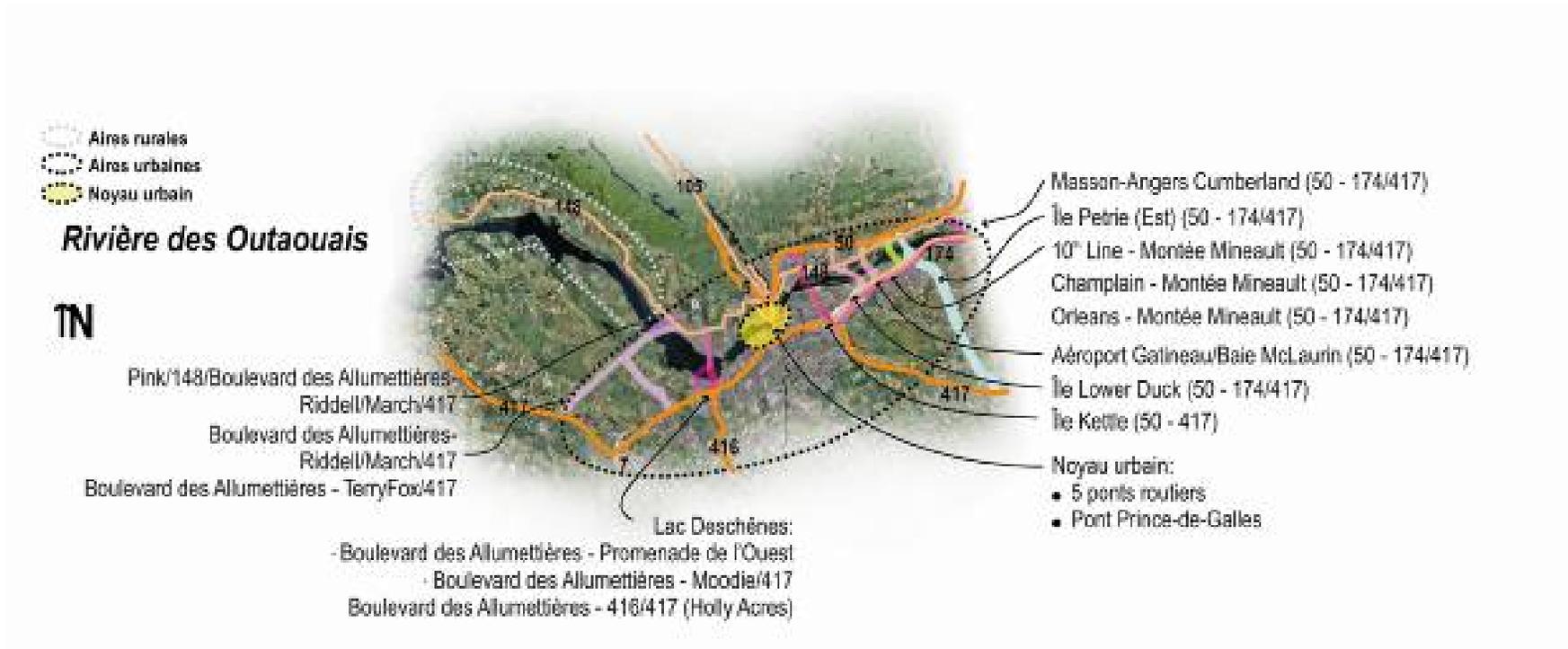


Figure 4  
Liste longue des corridors schématiques de liaison



La liste longue des corridors schématiques de liaison a été dressée suite à l'examen des corridors identifiés dans le cadre d'études antérieures et de consultations publiques et par l'analyse des emplacements de corridors présentant la possibilité de raccordement aux réseaux autoroutiers de part et d'autre de la rivière des Outaouais tout en offrant la possibilité d'éviter les zones écologiquement sensibles. Cette composante du projet a été réalisée en employant les critères généraux suivants :

- La faisabilité en matière de transports;
- L'utilisation du sol : tenure foncière, milieu social, naturel, culture et économique;
- Viabilité financière.

En réponse aux commentaires recueillis du public lors de la première ronde de consultation, deux nouveaux corridors schématiques ont été soumis à un examen plus détaillé :

1. Pink/148/Boulevard des Allumettières - Riddell/March/417 (secteur ouest de l'aire d'étude)
2. Aéroport de Gatineau/Baie McLaurin (50-174/417)

Ces deux nouveaux corridors répondent aux critères de l'examen préalable préliminaire quant à la possibilité de raccordement aux réseaux autoroutiers via des routes artérielles. Par ailleurs, l'examen préalable préliminaire a permis d'exclure les corridors suivants :

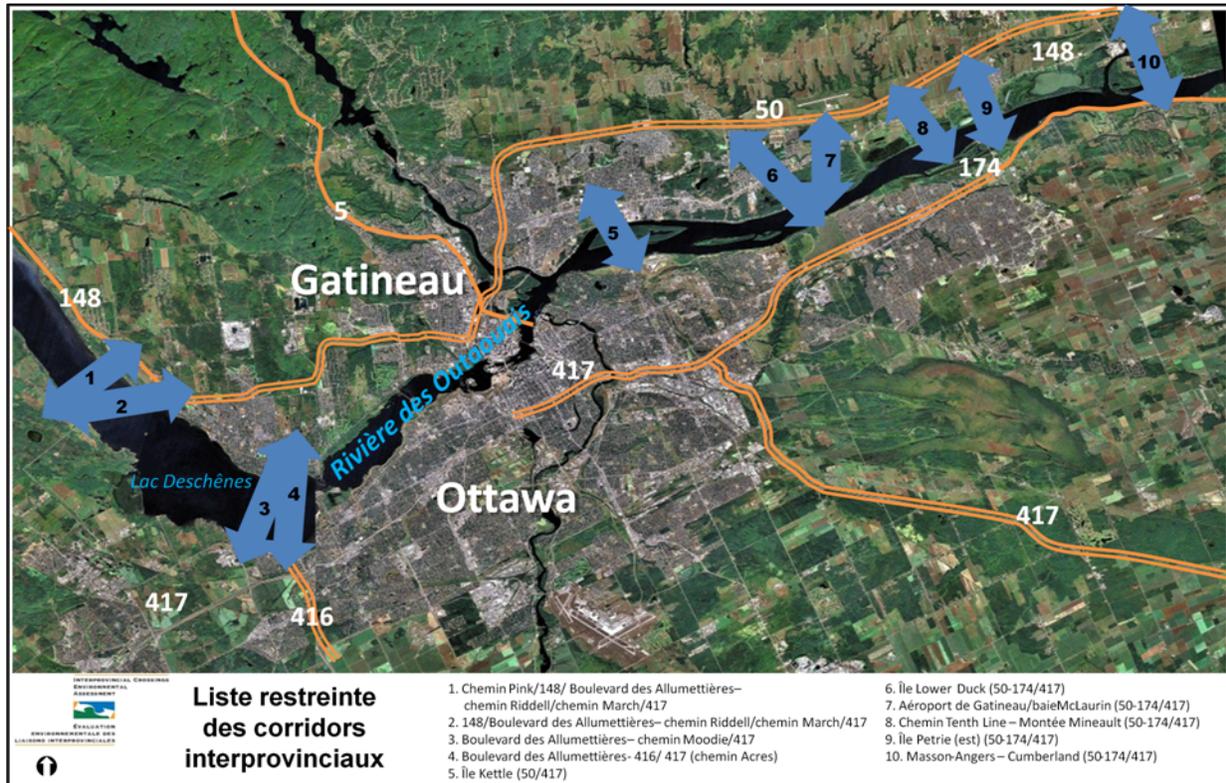
- Boulevard des Allumettières-Prolongement de la promenade Terry Fox
- Aylmer - Promenade de l'Ouest
- Boulevard Orléans - Montée Mineault
- Rue Champlain - Montée Mineault

Le stade initial de l'examen préalable a permis d'identifier dix corridors schématiques devant faire l'objet d'inventaires environnementaux et d'analyses détaillées :

- Corridor 1 - Pink/148/Boulevard des Allumettières - Riddell/March/417
- Corridor 2 - Boulevard des Allumettières - Riddell /March/417
- Corridor 3 - Boulevard des Allumettières - Moodie /417
- Corridor 4 - Boulevard des Allumettières - 416 /417 (Chemin Holly Acres)
- Corridor 5 - Île Kettle (50 -174/417)
- Corridor 6 - Île Lower Duck (50 -174/417)
- Corridor 7 - Aéroport de Gatineau/Baie McLaurin (50-174/417)
- Corridor 8 - Chemin Tenth Line - Montée Mineault (50 -174/417)
- Corridor 9 - Île Petrie (Est) (50 -174/417)
- Corridor 10 - Masson-Angers Cumberland (50 -174/417)

Les dix (10) corridors retenus pour examen approfondi sont illustrés à la **Figure 5, Liste restreinte des corridors retenus**.

**Figure 5**  
**Liste restreinte des corridors retenus**



## 4.0 TRANSPORT

### 4.1 Analyse de la circulation

Tous les ponts existants fonctionnent actuellement « à pleine capacité »; il n'existe donc aucune façon de répondre aux besoins de toute circulation additionnelle pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

De plus, la capacité est régulièrement affectée par les activités de construction, les collisions, les véhicules en panne, les mauvaises conditions météorologiques et autres facteurs. En vue de permettre une évaluation juste des solutions envisageables pour répondre au manque de capacité, l'EE inclura un calcul détaillé des prévisions de la demande en matière de circulation aux emplacements des dix liaisons et de leurs routes d'approche.

Le Comité TRANS<sup>6</sup> est responsable de l'élaboration et de la mise en oeuvre des activités de modélisation des transports dans la RCN au moyen du modèle de transport emme/3 qui quantifie et distribue les demandes futures. Le modèle emme/3 utilise les prévisions de 2031 et les distributions projetées en matière de population et d'emploi, ainsi que les améliorations futures du réseau à Ottawa et à Gatineau. Le modèle répartit également les déplacements par mode de transport (p. ex. le transport en commun, la marche, le cyclisme et les automobiles). Dans la RCN, la demande prévue pour les années à venir (2031) repose sur l'hypothèse que les modes de transport autres que l'automobile (c.-à-d., le transport en commun et le cyclisme) connaîtront une hausse; si l'utilisation de ces modes de transport autres n'augmente pas, la demande d'infrastructures axées sur l'automobile augmentera.

#### Demande prévue pour 2021

La demande de transports anciennement projetée pour 2021 (c'est-à-dire les voyages-personnes) d'un côté à l'autre de la ligne-écran interprovinciale est indiquée au **tableau 2, Voyages-personnes (2002) et voyages-personnes prévus (2021) - heure de pointe de l'après-midi, direction de pointe**. Les valeurs de 2002 sont fournies à des fins de comparaison.

---

<sup>6</sup> Le Comité TRANS est un comité régional mixte formé de membres de la RCN, du MTO, du MTQ, de la Ville d'Ottawa, de la Ville de Gatineau, de la STO et d'OC Transpo.

**Tableau 2**  
**Voyages-personnes (2002) et voyages-personnes prévus (2021)**  
**heure de pointe de l'après-midi, direction de pointe**

Ligne-écran interprovinciale								
Transport en commun			Automobile			Total		
2002	2021	Hausse	2002	2021	Hausse	2002	2021	Hausse
2 300	<b>10 200</b>	343 %	11 900	<b>18 100</b>	52 %	14 200	<b>28 300</b>	99 %

Source : Plan directeur des transports, Ville d'Ottawa, 2003

Ce tableau indique une hausse de 99 % des voyages-personnes d'un côté à l'autre de la ligne-écran interprovinciale; les 14 200 voyages-personnes de 2002 devraient donc augmenter à 28 300 voyages-personnes en 2021. Ce tableau indique que cette croissance sera en grande assumée par le transport en commun puisque ce mode connaîtra une hausse de sa part modale des voyages-personnes, totalisant 36 % de l'ensemble des déplacements, (soit une croissance de 343 %). D'ici 2021, la part du transport en commun correspondra à 10 200 voyages-personnes, tandis que celle de l'automobile correspondra à 18 100 voyages-personnes.

Il est évident que la croissance prévue de la population et de l'emploi à Ottawa et à Gatineau entraînera une plus grande demande de transports interprovinciaux. On considère que le transport en commun est un élément essentiel qui contribuera à répondre à la majeure partie des besoins liés à la croissance de la demande; toutefois, si les objectifs liés au transport en commun indiqués dans le tableau 2 ne sont pas atteints, la demande liée à l'automobile d'un côté à l'autre de la ligne-écran interprovinciale augmentera de telle sorte qu'elle excédera les valeurs indiquées ci-dessus. Cela aurait effet très néfaste sur la mobilité interprovinciale.

### **Demande prévue pour 2031**

L'analyse a été mise à jour en mai 2008. Elle tient maintenant compte de la modélisation emme/3 établie pour 2031 à l'aide des données projetées sur la population et l'emploi et qui ont été fournies par la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau. Cette analyse porte maintenant sur l'heure de pointe du matin par rapport aux prévisions précédentes fondées sur l'heure de pointe de l'après-midi. La demande future prévue d'un côté à l'autre de la ligne-écran est illustrée au **tableau 3, Prévisions pour 2031 : voyages-personnes à l'heure de pointe du matin, en direction de pointe, à la ligne-écran interprovinciale**, sous forme d'une échelle de répartitions modales pour le transport en commun.

L'objectif en matière de niveau de service pour l'ensemble des lignes-écrans interprovinciales est un facteur de 0,85 (soit 85% de la capacité totale). Cela correspond aux objectifs établis dans les études du transport interprovincial régional réalisées en 1994 et 1999. Le **tableau 3** présente trois analyses de sensibilité. On y remarque un vaste ensemble de variables, la plus importante de ces variables étant la répartition modale et le degré de performance des routes d'approche à offrir une bonne fluidité vers les nouvelles liaisons interprovinciales. L'atteinte des objectifs de transport en commun les plus ambitieux nécessitera néanmoins une nouvelle capacité routière de trois voies dans la direction de pointe. Les répartitions modales inférieures (objectifs de part modale du transport en commun non atteints) nécessiteraient jusqu'à sept voies dans la direction de pointe.

**Tableau 3**

**Prévisions pour 2031 : voyages-personnes à l'heure de pointe du matin, en direction de pointe, à la ligne-écran interprovinciale**

Scénario	Voyages-pers. - automobile	Voyages-pers. - transport en commun	Total des voyages-pers.	Demande de véhicules (note <sup>1</sup> )	Objectif de capacité v/c	Offre requise	Écart	Voies manquantes (notes <sup>2,3</sup> )	
								Nota 2	Nota 3
1. Répartition modale 30 %	19741	8412	28153	15840	v/c= 0,85	18635	6335	5	7
2. Répartition modale 36 %	18018	10135	28153	14414	v/c= 0,85	16957	4657	4	5
3. Répartition modale 43 %	16048	12105	28153	12838	v/c= 0,85	15104	2804	2 à 3	3

**Notes :**

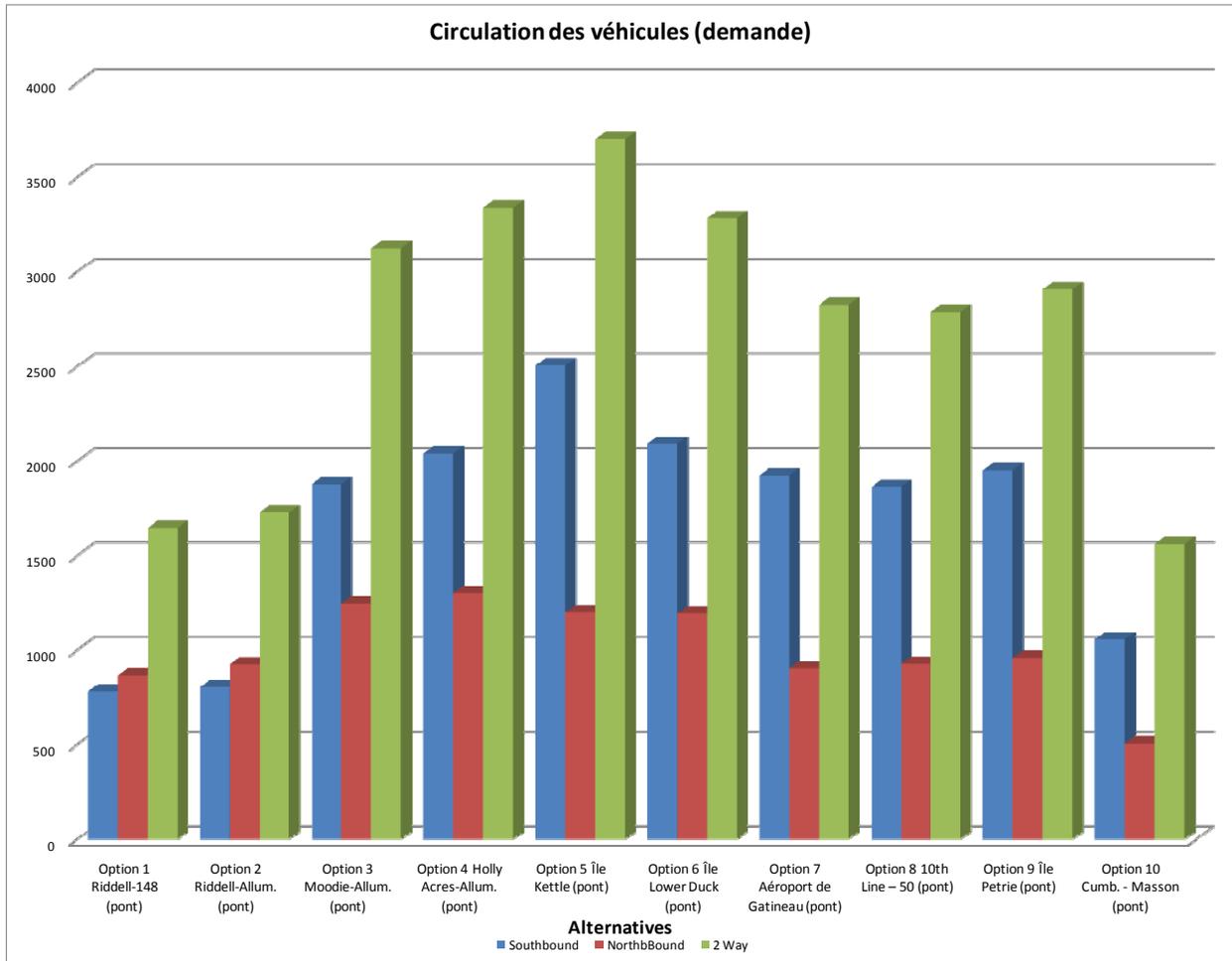
- 1) Occupation des véhicules : 1,25
- 2) Capacité des voies : 1200 véhicules/heure
- 3) Capacité des voies 900 : véhicules/heure
- 4) Capacité actuelle : 12 300 véhicules/heure

Un sommaire graphique de la demande de la circulation à l'heure de pointe du matin pour 2031 à chaque liaison interprovinciale est fourni à la **figure 6, Demande de circulation, heure de pointe du matin**.

Ces résultats démontrent que le total des voyages-personnes pour 2031 est en général égal ou légèrement inférieur à celui des prévisions précédentes (c'est-à-dire pour 2021) pour la ligne-écran interprovinciale. Les mesures de soutien du transport en commun mises en place depuis 2000 s'avèrent donc positives. Néanmoins, en vertu des valeurs ci-dessus, le nombre total de voies manquantes sera de trois dans la direction de pointe si les cibles les plus ambitieuses de transport en commun de 43 % sont atteintes; de quatre à cinq voies si la ligne-écran globale atteint l'objectif de 36 % selon la performance des intersections en aval; et de cinq à sept voies si la part modale du transport en commun n'est que de 30 %.

La liaison recommandée par la présente EE fournira quatre voies, deux voies dans chaque direction, ce qui est inférieur au nombre de voies requises par tous les scénarios présentés dans le **tableau 3**. Il est donc essentiel que les cibles ambitieuses de transport en commun soient atteintes, que des initiatives parallèles de transport en commun soient mises en place d'un côté à l'autre de la ligne-écran. De plus, il devient essentiel de protéger des corridors potentiels (à l'est et à l'ouest) pour répondre à la croissance prévue de la demande d'ici 2031 et par après.

**Figure 6**  
**2031 Demande de circulation, heure de pointe du matin<sup>7</sup>**



<sup>7</sup> Résultats du modèle emme/3, printemps 2008, Comité TRANS

## 4.2 Transport en commun

Dans le cadre de la planification du transport municipal dans la région de la capitale nationale, des objectifs ambitieux en matière de transport en commun ont été fixés pour le déplacement interprovincial. D'ici 2031, on prévoit que le transport en commun représentera 36 % (PDT d'Ottawa de 2003) et 43 % (ébauche du PDT d'Ottawa de 2008) de tous les voyages-personnes d'un côté à l'autre de la ligne-écran de la rivière des Outaouais à l'heure de pointe du matin, ce qui correspond à près du double du pourcentage de 16 % de 2001. Cet objectif ambitieux requiert un ensemble complet de mesures de soutien qui rendront le transport en commun plus concurrentiel par rapport à l'automobile et qui l'aidera à devenir le mode de transport privilégié par les navetteurs.

Le plan des transports de la Société des transports de l'Outaouais (STO)<sup>8</sup> porte sur le transport en commun, mais également sur le réseau routier. Ce plan propose la mise en place d'un nouveau modèle de développement urbain, la promotion de l'utilisation des transports en commun publics et la mise en place de mesures de gestion de la demande de transports. Ce plan propose entre autres les recommandations suivantes :

- que l'administration publique demeure propriétaire des terrains suivants situés le long des futurs corridors de transport potentiels :
- boulevard Deschênes (MTQ), en vue d'un futur pont sur la rivière des Outaouais (Britannia);
- montée Paiement (Ville de Gatineau), en vue d'un futur pont sur la rivière des Outaouais (île Kettle);
- que l'administration publique fasse l'acquisition des terrains privés suivants situés le long des futurs corridors de transport potentiels :
  - les corridors ferroviaires;
  - le boulevard de la Carrière et son corridor (entre Montclair et la rivière des Outaouais), en vue d'un futur pont sur la rivière des Outaouais (île Lemieux);
  - le corridor de la montée Paiement (au sud du boulevard Maloney), en vue d'un futur pont sur la rivière des Outaouais (île Kettle);
- qu'une troisième voie à sens interchangeable soit aménagée sur le pont Champlain;
- qu'une étude soit réalisée sur l'aménagement d'un réseau interprovincial de voies réservées (peut-être sur les ponts Champlain et Portage);
- qu'une étude soit réalisée sur l'intégration interprovinciale des services de transport en commun publics;
- qu'un nouveau réseau de transport en commun rapide et interprovincial privé et que de nouvelles voies réservées aux VOM soit ajoutés ou aménagés sur l'emprise ferroviaire;

---

<sup>8</sup> Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, novembre 1994, préparé par Deluc pour la STO

- que les mesures suivantes de gestion de la demande des transports soient mises en place pour les déplacements interprovinciaux :
  - covoiturage (centre de coordination informatisée);
  - voies réservées aux VOM (approche du pont Portage);
  - emprise privée interprovinciale pour le réseau de transport rapide et les voies réservées aux VOM;
- que des mesures de gestion de la demande de transports soient élaborées pour les déplacements interprovinciaux;
- qu'une emprise privée interprovinciale pour le réseau de transport en commun rapide et les voies réservées aux VOM (phases subséquentes);
- que les objectifs de répartition modale du transport en commun de 30 % en 2011 et de 40 % en 2046 soient atteints.

Les séances de consultation publique tenues dans le cadre du plan ont donné lieu à un certain nombre de recommandations, notamment :

- la construction de nouveaux ponts sur la rivière des Outaouais :
  - Britannia-Deschênes;
  - Masson-Angers-Cumberland;
  - l'ajout d'une troisième voie à sens interchangeable sur le pont Champlain.

La STO exploite actuellement environ 120 autobus qui transportent 4 400 passagers à l'heure de pointe jusqu'au centre-ville d'Ottawa dans le corridor Rideau/Wellington. Les activités combinées de transport en commun interprovincial de la STO et d'OC Transpo dans le corridor Rideau/Wellington sont actuellement presque à pleine capacité. Cette demande de transport interprovincial devrait augmenter pour atteindre 10 000 passagers à l'heure de pointe d'ici 2031, ce qui portera la part modale à 36 % et le nombre d'autobus ordinaires à environ 250 à l'heure de pointe. La STO utilise actuellement des autobus ordinaires pour desservir ses passagers interprovinciaux. La STO a établi des plans en vue d'un service d'autobus express dans un corridor de transport ferroviaire de marchandises à Gatineau (projet RAPIBUS), et elle ne prévoit pas offrir des services de transport ferroviaire dans l'horizon de planification.

La Ville d'Ottawa a approuvé un réseau de transport en commun rapide jusqu'à 2031 (dans le cadre de la mise à jour du Plan directeur des transports approuvé par le Conseil le 28 novembre 2008). Un examen détaillé du transport en commun dans le centre-ville sera effectué dans le cadre de l'étude de planification stratégique de l'intégration du transport en commun interprovincial (Interprovincial Transit Integration Strategic Planning Study). Cette étude sera gérée par la Commission de la capitale nationale en partenariat avec la Ville d'Ottawa et la STO/Gatineau.

Les corridors de transport en commun ont habituellement une orientation radiale axée sur le centre-ville pour mieux desservir les secteurs plus peuplés et les secteurs d'emploi et pour per-

mettre l'intégration aux services de transport commun existants. On prévoit que l'examen des options de transport en commun pour la RCN de l'étude de planification stratégique de l'intégration du transport en commun interprovincial comprendra tous les nouveaux corridors et tous les corridors existants du centre-ville.

Dans le cadre de l'initiative de transport en commun, la Ville d'Ottawa s'est également engagée envers la GDT et les politiques complémentaires d'aménagement du territoire comme suit :

- la mise en place de mesures de GDT afin de changer les comportements et de promouvoir le transport en commun en tant que mode de transport plus durable;
- l'identification de cibles de densité pour les secteurs adjacents aux stations de transport en commun rapide, en particulier dans les centres à usage mixte;
- la mise en place de mesures par lesquelles l'aménagement des stations de transport en commun rapide appuiera le transport en commun;
- l'amélioration de l'accessibilité globale de la station de transport en commun rapide;
- la révision des règlements de zonage afin de favoriser l'atteinte des cibles d'intensification.

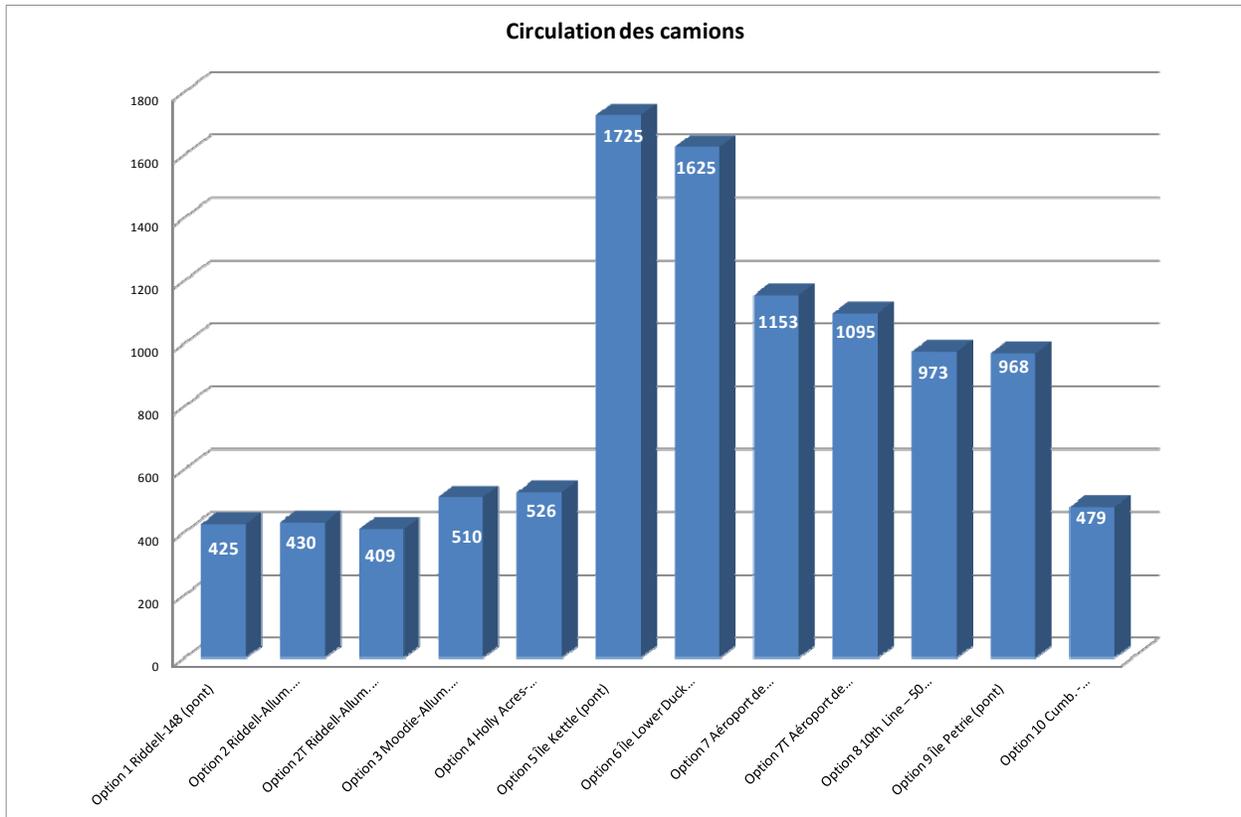
Des hausses importantes de l'usage du transport en commun, du cyclisme, de la marche et des mesures de GDT améliorées ont été incluses dans l'analyse de la demande future en transport d'un côté à l'autre de la ligne-cran de la rivière des Outaouais. Malgré ces hausses importantes et une réduction de la croissance de la demande de transports automobiles, le besoin de capacité routière additionnelle d'un côté à l'autre de la rivière des Outaouais est confirmé.

### 4.3 Analyse du camionnage

L'itinéraire actuel des camions qui traversent le centre-ville d'Ottawa oblige ces véhicules à utiliser plusieurs routes urbaines (King Edward, Rideau, Waller, etc.) et exige des routiers qu'ils exécutent un certain nombre de manoeuvres difficiles. Ces routes ne sont pas adaptées aux déplacements de gros véhicules étant donné l'étroitesse des voies, le rayon restreint des virages aux intersections et la présence de nombreux piétons et cyclistes tout au long du corridor. Cet itinéraire présente également des difficultés quant aux manoeuvres d'accélération et de décélération que doivent effectuer les véhicules lourds et le besoin de voies d'emmagasinement (virage) plus longues. Par ailleurs, ces rues sont entre autres utilisés à des fins commerciales et de vente au détail (rues King Edward et Rideau), résidentielles (rues King Edward, Rideau et Waller) et institutionnelles (secteur de l'Université d'Ottawa). Ces usages ne sont pas compatibles avec la circulation des véhicules lourds en raison du bruit et de la vibration causés par ces véhicules. L'ajout d'une ou plusieurs nouvelles liaisons réduira le volume des véhicules commerciaux au centre-ville puisque ceux dont l'origine ou la destination ne se situe pas au centre-ville pourront éviter ce secteur.

Un sommaire graphique de la demande de transports par camion pour chaque liaison potentielle est illustré à la **figure 7** - Nombre de camions/jour prévu à chaque liaison (2031) (déplacement dans les deux sens).

**Figure 7**  
**Nombre de camions/jour prévu à chaque liaison (2031)**  
**(déplacement dans les deux sens)<sup>9</sup>**



<sup>9</sup> emme/ 3 Model runs, Spring 2008, TRANS Committee

## 4.4 Évaluation technologique

L'évaluation préliminaire suivante portait sur les options technologiques retenues, soient sur les ponts, les tunnels et les traversiers. Toutes les options d'aménagement de ponts sont retenues dans le cadre d'une évaluation détaillée.

### 4.4.1 Traversiers

L'évaluation de la possibilité d'utiliser des traversiers pour répondre à la demande de transports par automobiles et par camion en est venue à la conclusion que cette technologie ne fournirait pas la capacité requise pour répondre à la demande prévue d'un côté à l'autre de la ligne-écran. De plus, cette solution ne répond pas au deuxième objectif de l'étude, c'est-à-dire celui de permettre un nombre important de transports par camion. D'après cette conclusion, il a donc été recommandé que l'utilisation de traversiers ne soit pas mise de l'avant. Par conséquent, seules les options reposant sur l'aménagement de ponts et de tunnels sont retenues pour une évaluation détaillée.

### 4.4.2 Tunnels

L'évaluation de la possibilité d'aménager des tunnels pour répondre à la demande de transports automobiles et par camion en est venue à la conclusion qu'il est techniquement faisable d'aménager des tunnels sur deux corridors (voir le **tableau 4**, Sommaire des analyses de faisabilité relativement à la construction de tunnels). L'évaluation de faisabilité de la construction d'un tunnel à chaque emplacement repose sur la profondeur de l'eau, la longueur et l'alignement de la liaison, le type de conditions sous la surface, les exigences en matière d'inclinaison de chaussée et l'emplacement des routes d'approche vers les réseaux routiers au Québec et en Ontario. D'après les résultats de cette analyse, il a été recommandé que les options comportant l'aménagement de tunnels pour la liaison 2 - 148/boulevard des Allumettières Ridell/March/417 et pour la liaison 7 - aéroport de Gatineau/baie McLaurin (50-174/417) soient retenues pour évaluation détaillée. Par conséquent, dix options reposant sur l'aménagement de ponts et deux options reposant sur l'aménagement de tunnels ont été recommandées en vue d'une évaluation technique détaillée.

**Tableau 4**  
**Sommaire des analyses de faisabilité relativement à la construction de tunnels**

TUNNEL							
Corridor No.	Ontario			Québec		Viabilité	Commentaires
	Raccordement au réseau	Pentes du tunnel	Profondeur à la mi-tunnel	Pentes du tunnel	Raccordement au réseau		
1						<i>Non</i>	Solution non viable pour les approches du côté québécois.
2						<i>Oui</i>	Viable. La pente de sortie est plus forte que le maximum permis. Réduire la pente à 5% permet un raccordement acceptable au boul. des Allumettières, malgré l'absence de raccordement à la rue Front.
3						<i>Non</i>	Solution non viable pour les approches des côtés québécois et ontarien
4						<i>Non</i>	Solution non viable pour les approches des côtés québécois et ontarien
5						<i>Non</i>	Solution non viable pour les approches du côté québécois.
6						<i>Non</i>	Solution non viable pour les approches des côtés québécois et ontarien.
7						<i>Oui</i>	Viable. Tous les paramètres sont respectés.
8						<i>Non</i>	Solution non viable pour les approches du côté ontarien.
9						<i>Non</i>	Solution non viable telle que proposée, malgré les révisions à la pente de sortie du côté ontarien. Le portail du tunnel du côté québécois ne permet pas de raccordement vers Montréal.
10						<i>Non</i>	Solution non viable pour les approches du côté ontarien.

## 5.0 CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES EXISTANTES

Les travaux de la première phase de l'EE consistaient à établir les conditions environnementales existantes dans le but d'éviter, prévenir ou limiter autant que possible les effets environnementaux nuisibles de l'entreprise.

L'inventaire des conditions environnementales existantes a avait pour objet d'offrir à l'équipe de projet les paramètres de base nécessaire à l'évaluation comparative des solutions de rechange proposées. Aux fins de ce projet, on a identifié pour chaque liaison proposée un corridor schématique élargi. Ces corridors schématiques ont ensuite fait l'objet d'inventaires environnementaux en vue d'identifier un alignement conceptuel évitant les plus importantes zones de contraintes environnementales. Les inventaires ont identifié les principales composantes naturelles, culturelles et sociales du milieu pour ensuite délimiter les zones de contraintes au sein de chaque corridor schématique.

L'ensemble de la documentation relative aux inventaires environnementaux est inclus à l'annexe technique de l'EE.

## 6.0 CONSULTATION PUBLIQUE

La consultation publique était une composante essentielle de l'EE. Le public, les groupes d'intérêts et les organismes externes ont été avisés et tenus au courant tout au long de l'étude par le biais d'avis publics et de séances de consultation publique (SCP) qui ont marqué les principaux jalons de l'étude.

Le Comité consultatif technique (CCT) a été mis sur pied et mandaté de porter conseil à l'équipe de projet tout au long de l'étude. Les réunions du CCT coïncidaient avec les jalons clés du projet. De plus, certaines réunions spéciales du CCT ont eu lieu pour discuter d'enjeux précis. La liste des organismes ayant siégé au CCT est présentée à la section 1.3. Les réunions du CCT avaient pour objet d'offrir à toutes les parties concernées la possibilité de participer au projet et de présenter leurs commentaires sur la démarche d'évaluation environnementale.

Les groupes et associations communautaires oeuvrant à proximité des corridors et autres parties concernées pouvaient participer aux Groupe de consultation publique, qui avait pour objet de renseigner l'équipe de projet au sujet des enjeux et des préoccupations à l'échelle locale. La liste des associations invitées à participer au Groupe de consultation publique est présentée au **Tableau 5, Liste des participants du Groupe de consultation publique.**

**Tableau 5**  
**Liste des participants du Groupe de consultation publique**

<b>Community Associations in Ontario</b>
<p>Association communautaire de Convent Glen;            Association communautaire de Riverwalk;            Association communautaire de Chatelaine Village;            Association communautaire de Queenswood Heights et commissaire locale de l'OCCSB;            Commissaire locale de l'OCCSB (Ottawa – Carleton District School Board);            Commissaire locale du CECLFCE (Conseil des écoles catholiques de langue française du Centre-Est);            Commissaire locale du CEPEO (Conseil des écoles publiques de l'Est de l'Ontario);            Président de l'Association multiculturelle;            Président de la ZAC du Cœur d'Orléans;            Association communautaire de Fallingbrook;            Association communautaire du secteur Orleans Woods;            Association communautaire de Manor Park;            Friends of the O-Train;            Association communautaire de Westboro;            Association communautaire de Woodpark;            Association communautaire du Village de Briannianna;            Association communautaire de South March;            Environnement Briarbrook / Association communautaire de Morgan's Grant;            Action Sandy Hill;            Coalition City Centre;            Association communautaire de Dalhousie;            Les Amis de l'Île Petrie et le Comité consultatif de l'Île Petrie;            Association communautaire de Cardinal Creek;            Association communautaire de Crystal Beach/Lakeview;            Association communautaire de Crystal Beach/Lakeview, comité des transports;            Association communautaire du secteur rural March;            Groupe de travail de l'avenue King Edward;            Association communautaire de la Basse-Ville;            Association communautaire Island Park;            Association communautaire du secteur Kanata Lakes;            Pontiac Bridge Committee.            Association communautaire de Rockcliffe</p>

<b>Associations communautaires, Québec</b>	
	<p>Association des résidents de la Croisée                  Association des résidents de la Terrasse Lakeview                  Association des résidents du quartier village Parc Lucerne                  Association des résidents de l'Île-de-Hull                  Association des résidents du District 15                  Comité de vie quartier Pointe-Gatineau                  Association des citoyens du Manoir des Trembles                  Collectif Vigilance Petite-Nation                  Association des résidents du Parc Champlain et des environs</p>
<b>Regroupements de gens d'affaires</b>	
	<p>Team Ottawa-Orléans/Équipe Ottawa-Orléans                  Chambre de commerce de Gatineau                  Chambre de commerce d'Ottawa                  Le Regroupement des gens d'affaires de la Capitale nationale</p>
<b>Groupes environnementaux</b>	
	<p>Ottawa Riverkeeper Inc.;                  Ottawa Field Naturalists;                  Société pour la nature et les parcs du Canada – Section Ottawa;                  Alliance pour les espaces verts;                  Vert l'action.</p>
<b>Groupes d'intérêts</b>	
	<p>Kriska Transportation / Ontario Trucking Association (OTA);                  Nepean Sailing Club;                  Fédération des associations civiques d'Ottawa-Carleton;                  Club Vélo Plaisirs;                  Club de voile Grande-Rivière;                  Britannia Yacht Club;                  Lac Deschênes Sailing Club;                  Marina de Hull;                  Jp2g Consultants Inc.;                  Rockcliffe Yacht Club;                  Ontario Kiteboarding Association.</p>
<b>Observateurs</b>	
	<p>Conseiller municipal, quartier Bay;                  Association communautaire de Queensway Terrace North;                  Association communautaire de Whitehaven;                  Association communautaire de Woodpark;                  Quartier 1 - Orléans;                  Quartier 15 – Kitchissippi;                  Ottawa Central Railway;                  North of Richmond Condo Group</p>

Les renseignements sur l'étude et la documentation ont été transmis au public au moyen d'une gamme de moyens d'information communautaire, incluant :

- Des séances de consultation publique aux principaux jalons de l'étude;
- Un site Web;
- Des avis dans les journaux;
- Des briefings média;
- Des réunions spéciales avec le Groupe de consultation publique, les groupes de plaisanciers et d'adeptes de la voile, et les organismes externes concernés.

Quatre rondes de consultation publique comportant de deux à six séances de consultation ont eu lieu en divers endroits à Ottawa et à Gatineau. Les séances de consultation publique se déroulaient sous forme de soirées portes ouvertes où le public pouvait entendre une présentation, visionner le matériel du projet, échanger de l'information, poser des questions et émettre des commentaires. Des avis annonçant la date, l'heure et le lieu des séances de consultation ont été placés dans les quotidiens de la région et affichés au site Web officiel du projet.

## 6.1 SCP 1 (printemps 2007)

La première ronde de consultation publique (SCP1) avait pour objet de présenter ce qui suit :

- Le projet de cadre de référence;
- L'approche méthodologique proposée;
- Les solutions de rechange proposées;
- Les corridors interprovinciaux proposés.

Dans le cadre de la première ronde de consultation publique, trois séances de consultation ont eu lieu de chaque côté de la rivière des Outaouais, réparties géographiquement dans les secteurs est, central et ouest. Dans une province comme dans l'autre, deux des trois séances se sont déroulées sous forme de soirées portes ouvertes, la troisième comportant une présentation à caractère plus formel suivie d'une période de questions. Les séances de consultation publique ont eu lieu aux endroits suivants :

- École secondaire du Versant, le mercredi 6 juin 2007 (soirée portes ouvertes);
- Centre de services d'Aylmer, le jeudi 7 juin 2007 (soirée portes ouvertes);
- Maison du citoyen, le mardi 12 juin 2007 (soirée portes ouvertes et présentation);
- Complexe récréatif de Kanata, le mercredi 13 juin 2007 (soirée portes ouvertes);
- École secondaire Sir Wilfrid Laurier, le jeudi 14 juin 2007 (soirée portes ouvertes);
- Hôtel de Ville d'Ottawa, le lundi 18 juin 2007 (soirée portes ouvertes et présentation).

Les avis annonçant la première ronde de consultation publique ont été publiés au préalable dans les principaux journaux de la région :

- L'Ottawa Citizen - 23 mai 2007;

- Le Droit – 23 mai 2007;
- La Revue de Gatineau, 23 mai 2007.

Au total, 391 personnes ont participé à l'une ou l'autre des six séances de consultation et 416 soumissions comportant 1200 commentaires ont été recueillis par voie de correspondance (télécopies, courrier et courriel), par l'entremise du site Web (formulaire de commentaire en direct), au moyen des feuilles de commentaires disponibles lors des séances de consultation, et par message téléphonique.

Les enjeux suivants ont été soulevés par le public lors de la première ronde de consultation :

- Préoccupations à l'égard du choix et de la pondération des critères;
- Préoccupations à l'égard des données et la qualité des outils de modélisation des transports proposés;
- Propositions visant à accélérer le processus;
- Insistance sur les conclusions d'études antérieures;
- Préoccupations à l'égard du processus de consultation;
- Commentaires proposant de considérer les liaisons chemin Pink – promenade Riddell; Deschênes – chemin Pincrest; et à l'est de l'Île Lower Duck – boulevard de l'Aéroport;
- Commentaires proposant de rajouter le corridor des rapides Deschênes (de Aylmer à la promenade de l'Ouest) à la liste des corridors à l'étude.

En réponse aux commentaires recueillis, deux nouvelles liaisons ont été ajoutées à la liste des solutions de rechange proposées : la liaison chemin Pink – promenade Riddell et la liaison Boulevard de l'Aéroport – Est de l'Île Lower Duck).

## 6.2 SCP 2 (Hiver 2008)

La deuxième ronde de consultation publique avait pour objet de recueillir des commentaires du public sur les éléments suivants :

- Les inventaires environnementaux et les contraintes;
- Les analyses de la circulation actuelle;
- Les solutions de rechange;
- Les alignements proposés;
- Les critères d'évaluation proposés.

Dans le cadre de la deuxième ronde de consultation publique, trois séances de consultation ont eu lieu de chaque côté de la rivière des Outaouais, réparties géographiquement dans les secteurs est, central et ouest. De chaque côté, deux des trois séances se sont déroulées sous forme de soirées portes ouvertes, la troisième comportant de plus une présentation à caractère plus formel suivie d'une période de questions. Les séances de consultation publique ont eu lieu aux endroits suivants :

- École secondaire du Versant, le mardi 12 février 2008 (soirée portes ouvertes);
- Centre de services d'Aylmer, le mercredi 13 février 2008 (soirée portes ouvertes);
- Agora de la Maison du citoyen, le mardi 19 février 2008 (soirée portes ouvertes et présentation);
- Complexe récréatif de Kanata, le mercredi 20 février 2008 (soirée portes ouvertes);
- École secondaire Sir Wilfrid Laurier, le jeudi 21 février 2008 (soirée portes ouvertes);
- Hôtel de Ville d'Ottawa, le lundi 25 février 2008 (soirée portes ouvertes et présentation).

Les avis annonçant la deuxième ronde de consultation publique ont été publiés au préalable dans les principaux journaux de la région :

- L'Ottawa Citizen – 30 janvier 2008;
- Le Droit – 30 janvier 2008;

Au total, 720 personnes ont participé à l'une ou l'autre des six séances de consultation et 713 soumissions ont été recueillies par voie de correspondance (télécopies, courrier et courriel), par l'entremise du site Web (formulaire de commentaire en direct), au moyen des feuilles de commentaires disponibles lors des séances de consultation, et par message téléphonique.

Les enjeux suivants ont été soulevés par le public lors de la deuxième ronde de consultation :

- Préoccupations relatives au choix des critères et à leur pondération;
- Préoccupations concernant les données utilisées (précision/contexte);
- Préoccupations quant au degré de précision des projections de débit de la circulation;
- Suggestions concernant des moyens d'accélérer le processus;
- Préoccupations quant à l'ajout ou la prise en compte du transport en commun dans le cadre de l'étude;
- Préoccupations quant à l'ampleur de certaines contraintes existantes en matière d'utilisation du sol (p.ex., l'aéroport de Rockcliffe, le parc Andrew Haydon, le Polygone Connaught, l'Île Petrie, etc.);
- Préoccupations concernant le processus de consultation.

En réponse aux commentaires recueillis du public, il s'est avéré opportun d'ajouter une ronde de consultation supplémentaire en vue d'offrir un complément d'information sur la démarche d'identification des critères (plus précisément les critères reliés aux sous-facteurs décrits à la section 9.1) et d'analyse des données, afin de permettre au public de commenter cet aspect du processus de planification. (La ronde supplémentaire de consultation a eu lieu avant l'évaluation détaillée des emplacements de liaison proposés).

### 6.3 SCP 3 (printemps 2008)

La troisième ronde de consultation publique avait pour objet d'offrir un complément d'information et de recueillir des avis et des commentaires du public sur les éléments suivants :

- L'analyse des projections de la circulation;
- Les données sur les origines et les destinations des camions;
- La liste restreinte des critères d'évaluation;
- Le processus d'évaluation;
- La méthode d'évaluation.

La troisième ronde de consultation publique était constituée de deux réunions de type séance portes ouvertes incluant une présentation. Ces réunions ont eu lieu à la Maison du Citoyen le mercredi 11 juin 2008 et à l'Hôtel de Ville d'Ottawa le mardi 17 juin 2008.

Les avis annonçant la troisième ronde de consultation publique ont été publiés au préalable dans les principaux quotidiens de la région :

- L'Ottawa Citizen - 3 juin 2008;
- Le Droit - 3 juin 2008.

Au total, 316 personnes ont participé à l'une ou l'autre des deux séances de consultation et 2149 commentaires ont été recueillis par voie de correspondance (télécopies, courrier et courriel), par l'entremise du site Web (formulaire de commentaire en direct), au moyen des feuilles de commentaires disponibles lors des séances de consultation, et par message téléphonique.

Les sujets des préoccupations soulevées par le public lors de ces assemblées sont les suivants :

- La circulation;
- La voile;
- Le milieu naturel;
- La pollution;
- Le coût;
- Les valeurs foncières;
- La qualité de vie;
- Les installations de la GRC;
- L'hôpital Montfort;
- Le transport en commun.

En réponse aux commentaires du public, des modifications ont été apportées aux données ou à la méthode de mesure des sous-facteurs liés à la voile, à la réduction des incidences sur les installations de purification de l'eau et au soutien des collectivités locales.

Sur les feuilles de commentaires, le public était invité à exprimer son opinion sur l'importance relative des groupes de facteurs, en les plaçant en ordre décroissant d'importance de 1 à 7, la valeur 1 indiquant le groupe de facteurs le plus important et la valeur 7 représentant le groupe de facteurs le moins important. Les résultats sont présentés au **tableau 6**, Résumé des commentaires - classement des sujets d'intérêt.

**Tableau 6**  
**Résumé des commentaires – classement des sujets d’intérêt**

Facteur	Classement (en ordre décroissant d’importance)
Milieu naturel	1 <sup>e</sup> (le plus important)
Activités et ressources aquatiques	2 <sup>e</sup>
Milieu culturel	3 <sup>e</sup>
Utilisation du sol et propriétés	4 <sup>e</sup>
Milieu socioéconomique	5 <sup>e</sup>
Circulation et transports	6 <sup>e</sup>
Coûts	7 <sup>e</sup> (le moins important)

Tel que l’indique le **tableau 6**, les répondants ont classé les facteurs liés au milieu naturel au premier rang, et les facteurs liés au coût au dernier rang. Les facteurs liés aux ressources et aux activités aquatiques se sont classés au deuxième rang, suivi de près des facteurs liés au milieu culturel.

Les commentaires du public en rapport aux critères d’évaluation ont été communiqués au Comité d’évaluation avant le début des séances d’évaluation.

#### 6.4 SCP4 (automne 2008)

La quatrième ronde de consultation publique avait pour objet de présenter les résultats de l’évaluation technique détaillée, le classement des options et l’option privilégiée du point de vue technique pour une nouvelle liaison franchissant la rivière des Outaouais. Les éléments suivants ont été soumis au public pour examen et commentaires :

- L’évaluation des options de liaison;
- Le plan relatif à la solution privilégiée du point de vue technique;
- Le projet recommandé pour examen approfondi dans le cadre de la deuxième phase de l’EE.

La quatrième ronde de consultation publique était constituée de deux réunions de type soirée portes ouvertes incluant une présentation. Ces réunions ont eu lieu à la Maison du Citoyen le mardi 23 septembre 2008 et au parc Lansdowne d’Ottawa le mercredi 24 septembre 2008.

Les avis annonçant la quatrième ronde de consultation publique ont été publiés au préalable dans les principaux quotidiens de la région :

- L'Ottawa Citizen - 16 septembre 2008;
- Le Droit - 16 septembre 2008.

Au total, 931 personnes ont participé à l'une ou l'autre des deux séances de consultation et 1688 soumissions comportant 8801 commentaires ont été recueillies par voie de correspondance (télécopies, courrier et courriel), par l'entremise du site Web (formulaire de commentaire en direct), au moyen des feuilles de commentaires disponibles lors des séances de consultation, et par message téléphonique.

Les enjeux suivants ont été soulevés par le public lors de la quatrième ronde de consultation :

- Préoccupations concernant le manque de transparence et l'apparence de parti pris;
- Préoccupations concernant la qualité des données et exprimant le besoin de soumettre l'étude à l'examen d'un organisme indépendant;
- Recommandation d'adopter une approche davantage axée sur la planification régionale durable et à plus long terme, incluant une route périphérique;
- Besoin d'une démarche démocratique ou d'un référendum, en raison du manque de transparence et de prise en compte des idées de la communauté;
- Préoccupations quant à l'atteinte des objectifs de l'étude, surtout en ce qui est de la réduction du camionnage au centre-ville;
- Importance insuffisante aux facteurs liés à la qualité de vie (milieu de vie) en comparaison aux enjeux de transports et aux coûts;
- Remise en question de l'objectivité de l'évaluation;
- Rejet des résultats de l'évaluation;
- Proposition d'une autre solution de rechange, en général une route périphérique régionale et/ou comment l'option 5 ou une autre option peut constituer une composante d'une route périphérique. Certains proposent un tunnel sous l'avenue King-Edward ou l'utilisation du pont Prince-de-Galles pour du transport ferroviaire;
- Recommandation d'adopter un autre corridor en remplacement du Corridor 5, le plus souvent les options 6 ou 7;
- Recommandation de retenir plus d'un corridor pour examen approfondi;
- Préoccupations liées à la congestion routière;
- Préoccupations quant à l'analyse et l'évaluation;
- Préoccupations liées à la qualité de l'air;
- Proposition d'améliorer le transport en commun (autobus ou train);
- Réglementation de l'utilisation du sol;
- GOT ou GDT;

- Préoccupations quant aux effets sur les collectivités locales – qualité de l’air, bruit et vibrations, sécurité (surtout en rapport au transport des marchandises dangereuses), santé (surtout en rapport à la qualité de l’air), circulation de transit (surtout les camions) et installations récréatives;
- Préoccupations quant aux effets sur les établissements institutionnels, incluant l’hôpital Montfort, le musée de l’Aviation, l’aéroport de Rockcliffe, la Cité collégiale et les écuries et le carrousel de la GRC.

En réponse aux commentaires du public, la deuxième phase de l’évaluation environnementale inclura une étude détaillée du corridor de liaison recommandé (le corridor 5). Cette étude apportera des précisions sur l’atténuation des effets environnementaux et sur les avantages environnementaux du projet, tel que requis pour obtenir les approbations gouvernementales requises et se conformer aux exigences réglementaires.

## 6.5 Briefings média

Des briefings média ont été offerts aux députés fédéraux et provinciaux, aux conseillers municipaux et aux médias d’information locaux avant chaque ronde de consultation publique. Des trousseaux médias incluant toute l’information devant être présentée lors des séances de consultation publique étaient distribuées lors des briefings média.

## 7.0 CONSULTATION DES PREMIÈRES NATIONS

Les gouvernements fédéral et provinciaux ont consulté les communautés autochtones pour s'enquérir de leurs intérêts et se conformer aux exigences à la fois de la législation en matière d'EE et du cadre juridique du Conseil du Trésor du Canada en matière de consultation et d'entente avec les groupes autochtones. On a demandé aux communautés et organismes des Premières nations du Québec et de l'Ontario d'identifier tout intérêt éventuel et de confirmer leur participation au processus de consultation. Un Plan de consultation des Autochtones a été élaboré au cours de l'étude d'EE, en collaboration avec tous les groupes autochtones éventuellement touchés qui ont souhaité participer au processus de l'étude d'EE.

À chacun des principaux jalons de l'étude, les Premières nations algonquines ont été informées de l'état d'avancement de l'étude. En Ontario, l'information était fournie au représentant négociateur des Algonquins de Pikwakanagan et, au Québec, au conseil de bande de Kitigan Zibi Anishinabeg. Elle comprenait les offres de se réunir pour parler du projet ainsi que des éventuels intérêts des Autochtones (trois réunions se sont tenues au cours de la Phase 1).

La Première nation de Kitigan Zibi Anishinabeg de Maniwaki a fait part de sa préoccupation à propos des droits et titres en rapport avec les îles de la rivière des Outaouais. Des discussions plus avancées seront entreprises au fur et à mesure que le projet se précisera.. L'équipe de l'étude poursuivra la consultation avec les groupes des Premières nations tout au long de la Phase 2.

## 8.0 ÉVALUATION DES OPTIONS DE LIAISONS

Suite à l'évaluation initiale des solutions de planification décrites dans la Section 3.0, l'étude a évalué les options de conception ou les « méthodes de rechange » de mise en œuvre de l'entreprise (tel que requis en vertu de *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario). L'évaluation de ces méthodes de rechange comprenait les étapes suivantes :

- La définition des alignements plus particuliers dans les limites de chacun des corridors schématiques, en se basant sur la cartographie des contraintes préparée à partir des inventaires environnementaux (évaluation qualitative).
- L'examen préalable de second niveau qui a éliminé certains corridors ou types de liaisons jugées non faisables en raison de contraintes techniques (huit options de tunnels ont ainsi été rejetées).
- Une évaluation qualitative des types de liaisons applicables pour chacun des corridors respectifs, en comparant les liaisons sous forme de traversier, de pont et de tunnel (à partir de cet examen, des options comportant des ponts et des tunnels ont été retenues).
- Une évaluation quantitative des options de conception retenues pour considération suite aux présélections initiales (évaluation des options de 10 ponts et de deux tunnels situés dans 10 emplacements de liaisons proposés).

## 9.0 ÉVALUATION APPROFONDIE DES OPTIONS

Dans le cadre de cette étude, l'évaluation approfondie des alignements et des solutions techniques proposés pour chaque corridor a été effectuée au moyen d'un modèle d'évaluation par ordinateur, le MATS (Multi Attribute Tradeoff System ou Analyse multicritère). Cette méthode, qui est employée à l'échelle mondiale et à travers l'Amérique du Nord, offre une démarche d'évaluation et de décision entièrement transparente et retraçable pour les projets d'infrastructure publique. Elle accorde un score numérique à chaque option, ce qui permet au public de mieux comprendre l'arbitrage utilisé pour le classement des solutions proposées. Conçue pour analyser un grand nombre de solutions de rechange et de critères et lorsqu'il y a un arbitrage à faire entre des critères concurrents, la méthode MATS met l'accent sur les différences entre les options. Elle est généralement employée dans le cadre de projets comportant des enjeux conflictuels et se prête aisément aux analyses de sensibilité.

Cette approche systématique est conforme aux pratiques du MTO, du MTQ et du MEO pour l'évaluation des solutions de rechange. Elle permet d'éviter de nombreux obstacles associés aux techniques moins rigoureuses en adoptant une approche analytique qui accorde aux variables une valeur fondée sur un rapport mathématique, ce qui permet de réduire au minimum les décisions subjectives de la part du Comité d'évaluation. L'approche est entièrement retraçable, ce qui permet au Comité d'évaluation de reconnaître l'arbitrage qui fait partie intégrante de la démarche d'évaluation et d'effectuer le suivi du processus décisionnel.

### 9.1 Critères d'évaluation

Les critères d'évaluation ont été groupés en sept grandes catégories ou facteurs correspondant aux principales catégories de préoccupations techniques et environnementales associées aux corridors de liaison à l'étude et devant faire l'objet d'une évaluation. Chaque groupe de facteurs comprend un nombre de sous-critères, appelés sous-facteurs, qui aident à définir le rendement ou l'ampleur de l'effet de l'attribut mesuré. Les groupes de facteurs et leurs sous-facteurs retenus pour l'évaluation approfondie sont les suivants :

#### **Circulation et transports :**

- Circulation des camions;
- Capacité à servir le transport des marchandises dangereuses;
- Demande de la circulation automobile;
- Diminution de la circulation automobile aux liaisons existantes;
- Espacement des intersections avec feux de circulation;
- Qualité des raccordements aux artères;
- Modes de transport non motorisés;

- Qualité des raccordements aux réseaux autoroutiers provinciaux;
- Variation de la durée moyenne du trajet en transport en commun – aucun service de transport en commun empruntant la liaison;
- Variation de l’achalandage du transport en commun – aucun service de transport en commun empruntant la liaison;
- Variation de la durée moyenne du trajet en transport en commun – avec service de transport en commun empruntant la liaison;
- Variation de l’achalandage du transport en commun – avec service de transport en commun empruntant la liaison;

**Milieu naturel :**

- Espèces en péril;
  - Espèces en péril confirmées – poissons;
  - Présence potentielle d’espèces en péril – poissons
  - Espèces en péril (LEP, EEPO, et classées au Québec)
  - Présence potentielle d’espèces en péril (espèces à risque et rares à l’échelle provinciale)
  - Espèces rares à l’échelle régionale (Ottawa et Gatineau)
- Qualité de l’air / gaz à effet de serre
  - Charge totale des émissions de contaminants inclus aucritère
  - Charge totale des émissions de gaz à effet de serre (GES)
  - Effet sur les résidants
- Faune ichtyenne et habitat du poisson
  - Superficie de la végétation aquatique dans l’emprise du corridor
  - Nombre de frayères potentielles et confirmées à l’intérieur du corridor
  - Nombre de frayères potentielles et confirmées à moins de 2 km de part et d’autre du corridor
  - Empreinte du projet
  - Habitat du poisson en périphérie du chenal – superficie de la plaine inondable
  - Habitat du poisson en périphérie du chenal – Nombre (longueur) des traverses de tribu-taires
  - État de l’habitat du poisson – Longueur des rives (zones frontalières)
  - État de l’habitat du poisson – perturbation des rives
- Hydrogéologie
  - Caractéristiques hydrauliques de la rivière
  - Qualité de l’eau
  - Incidences sur la capacité de stockage de la plaine inondable
- Milieu terrestre

- Aires naturelles et habitats d'importance provinciale (excluant les milieux humides)
- Aires naturelles et habitats d'importance régionale (excluant les milieux humides)
- Terres humides d'importance provinciale
- Haltes migratoires pour la sauvagine
- Vallées d'importance
- Boisés naturels
- Forêts intérieures
- Corridors fauniques intérieurs

**Milieu culturel :**

- Patrimoine et archéologie
  - Incidences sur le patrimoine bâti.
  - Incidences sur les sites archéologiques historiques potentiels
  - Caractéristiques du paysage culturel (ON)
  - Potentiel archéologique autochtone - élevé (terrains fédéraux seulement)
  - Potentiel archéologique autochtone - moyen (terrains fédéraux seulement)
  - Potentiel archéologique autochtone - faible (terrains fédéraux seulement)
  - Incidences sur les sites archéologiques préhistoriques potentiels
- Collectivités locales
  - Nombre d'emplacement éprouvant un accroissement de 3 dBa
  - Incidences liées aux vibrations
  - Cohésion des collectivités locales
  - Incidences sur les puits d'eau
  - Intrusion visuelle - pont
  - Intrusion visuelle - voie de circulation
  - Incidence sur le traversier Masson-Cumberland
  - Incidence du champ magnétique sur les équipements d'IRM de l'hôpital Montfort
- Récréation
  - Installations cyclables (sur route)
  - Parc Andrew Haydon
  - Parc Riverfront
  - Parc Stumer de l'île Petrie
  - Promenades panoramiques
  - Sentiers récréatifs polyvalents (hors-route)

**Ressources aquatiques**

- Incidences sur les usines de purification de l'eau

- Incidences sur les vues panoramiques
- Déplacement du club de voile
- Incidences sur les activités reliées à la voile

### **Milieu socioéconomique**

- Potentiel de soutien et de renforcement de l'économie des centres-villes (tourisme, réaménagement, etc.)
- Potentiel d'expansion économique industrielle et intermodale dans le nouveau corridor
- Potentiel d'expansion économique liée aux services et aux bureaux administratifs dans le nouveau corridor
- Économie de temps de déplacements : transport en commun et voitures particulières
- Économie de temps de déplacements : véhicules commerciaux
- Réduction des coûts liées à l'utilisation des véhicules – voitures particulières
- Réduction des coûts liées à l'utilisation des véhicules – véhicules commerciaux

### **Utilisation du sol et biens immobiliers**

- Conformité aux plans d'urbanisme et autres stratégies d'utilisation du sol
- Perte de possibilités d'aménagement
- Utilisation de propriétés à usage récréatif
- Utilisation de propriétés résidentielles, excluant les acquisitions
- Utilisation de propriétés marchandes, industrielles et commerciales, excluant les acquisitions
- Utilisation de propriétés institutionnelles, excluant la Ceinture de verdure, les aires récréatives et les acquisitions
- Déplacement d'installations d'utilités publiques
- Utilisation d'installations d'utilités publiques
- Acquisition potentielle de propriétés institutionnelles
- Acquisition potentielle de propriétés résidentielles
- Acquisition potentielle de propriétés commerciales
- Acquisition potentielle de propriétés agricoles
- Utilisation de propriétés agricoles (statut protégé au Québec)
- Démembrement de terres agricoles
- Retranchement de terrains de la Ceinture de verdure (liaisons 6 et 7 jusqu'à la promenade Rockcliffe)
- Nombre de sites potentiellement contaminés
- Utilisation de propriétés agricoles (Ontario)

## Coûts

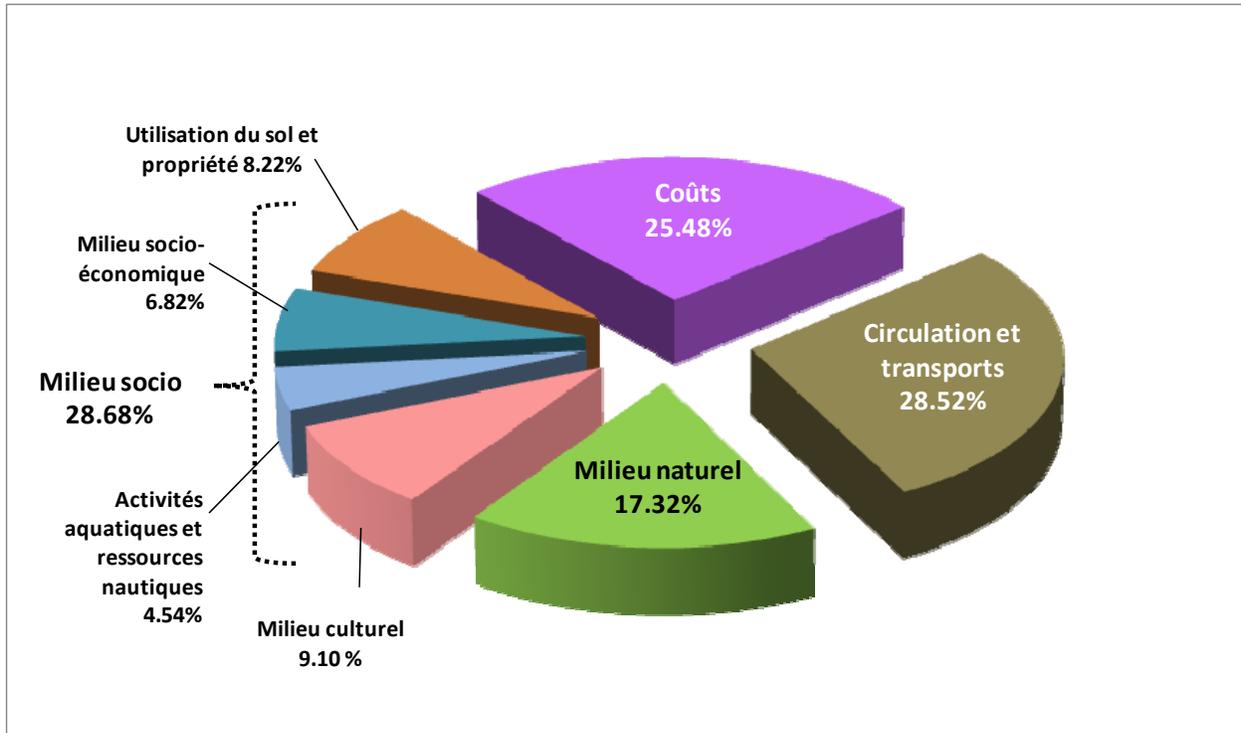
- Coûts d'immobilisation
- Coûts d'exploitation et d'entretien à long terme liés au cycle de vie

## 9.2 Pondération des facteurs et sous-facteurs

Le Comité d'évaluation a réalisé un exercice de pondération afin de procéder à une évaluation indépendante et objective de l'importance relative des critères. Le Comité d'évaluation était composé d'un groupe représentant tous les ordres de gouvernement, notamment de la CCN, des ministères fédéraux concernés, du MTQ, du MTO, de ministères provinciaux concernés, des villes d'Ottawa et de Gatineau, de Transport 2000 et de CREDDO, ainsi que d'experts-conseils des domaines de l'environnement et des transports. Ce groupe de spécialistes techniques a été choisi de sorte qu'il soit représentatif des domaines de l'environnement, des transports et de l'aménagement du territoire, et il a été chargé d'évaluer le rendement concurrentiel et les incidences découlant de chaque option.

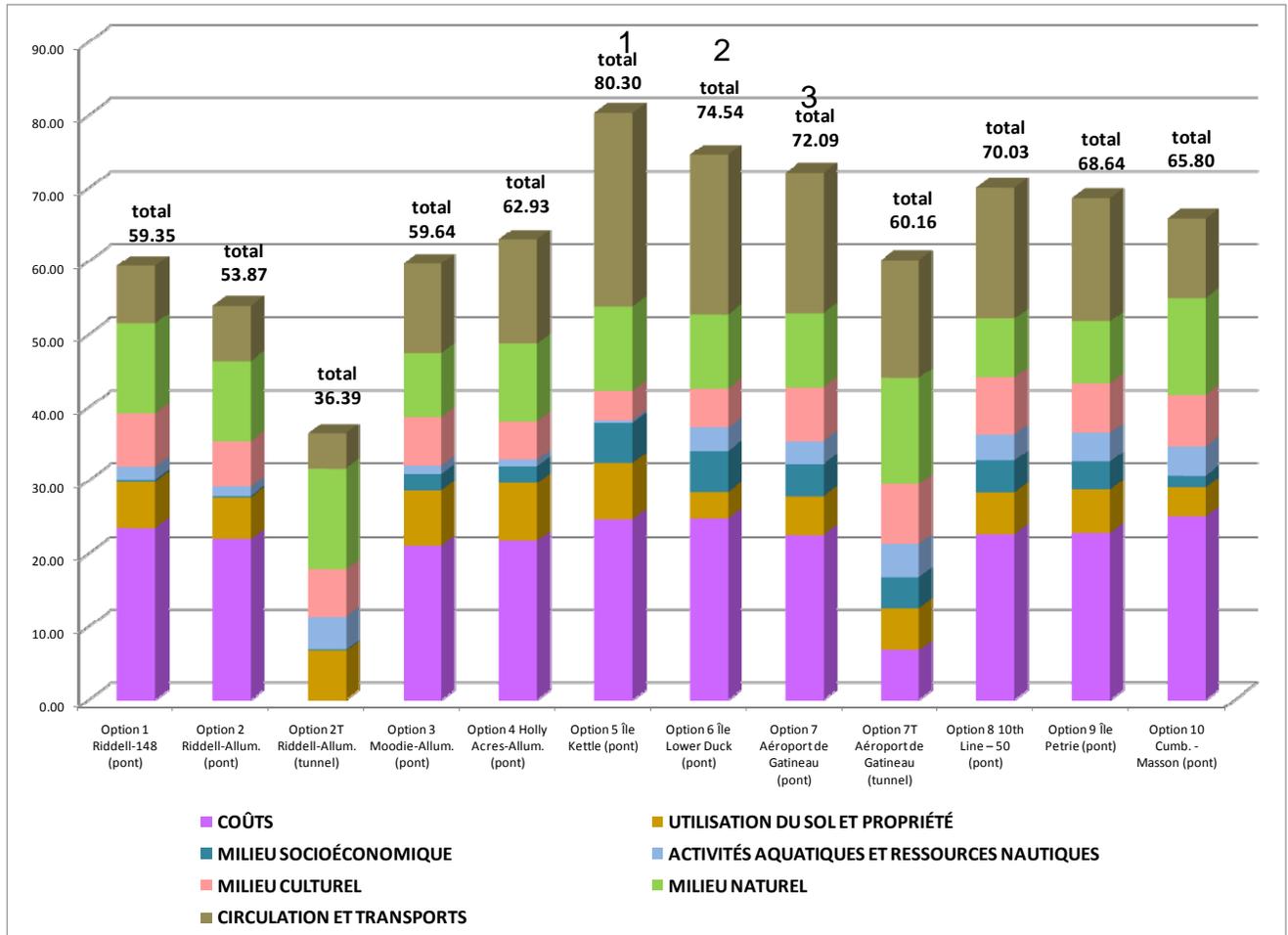
La pondération moyenne attribuée par le Comité d'évaluation à chacun des groupes de facteurs est illustrée à la **figure 8**, Pondérations du Comité d'évaluation. Les pondérations attribuées aux groupes de facteurs sont essentiellement divisées en quatre catégories. Les catégories Circulation et transports et Milieu socio-économique (y compris les sous-catégories Milieu culturel, Activités et ressources aquatiques, Milieu socio-économique et Utilisation du sol et propriété – lesquels représentent toutes le contexte humain du projet) correspondent chacune à un peu plus de 28 % de la pondération globale. La catégorie Coûts correspond à environ un quart de la pondération globale (ce qui reflète les coûts d'immobilisation élevés de l'aménagement de tunnels), tandis que la catégorie Milieu naturel représente 17,3 % de la pondération globale.

**Figure 8**  
**Pondérations du Comité d'évaluation**



Les résultats de l'exercice d'évaluation sont illustrés à la **figure 9**, Classement des options. Les sections suivantes présentent la distribution des résultats dans chacun des sept groupes de facteurs et une brève description du classement des corridors dans chaque catégorie. Le corridor 5 est celui qui a obtenu la note la plus élevée, suivi des corridors 6 et 7.

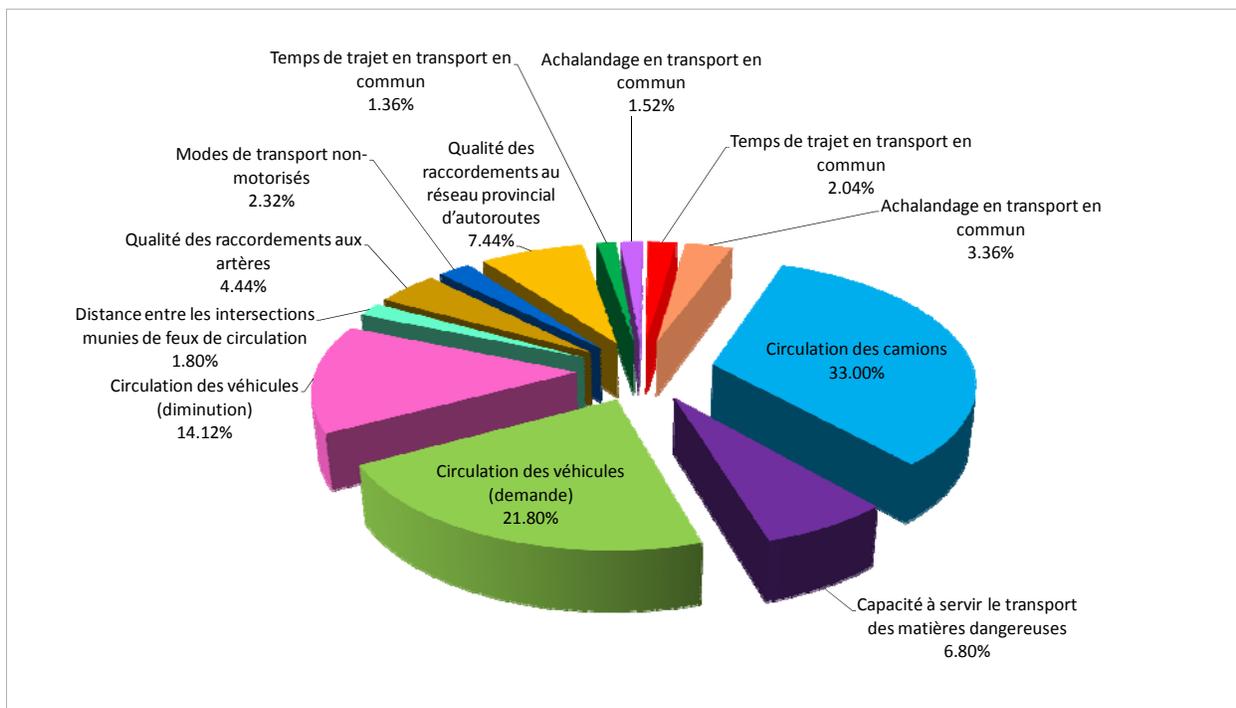
Figure 9  
Classement des options



### 9.2.1 Circulation et transports

Le Comité d'évaluation a attribué à la catégorie Circulation et transports une pondération d'environ 29 % de la pondération globale pour les sept groupes de facteurs, soit la pondération la plus élevée attribuée à un groupe de facteurs. La distribution de la pondération des sous-facteurs de la catégorie Circulation et transports est illustrée à la **figure 10**, Pondération des sous-facteurs de la catégorie Circulation et transports.

**Figure 10**  
**Pondération des sous-facteurs de la catégorie Circulation et transports**



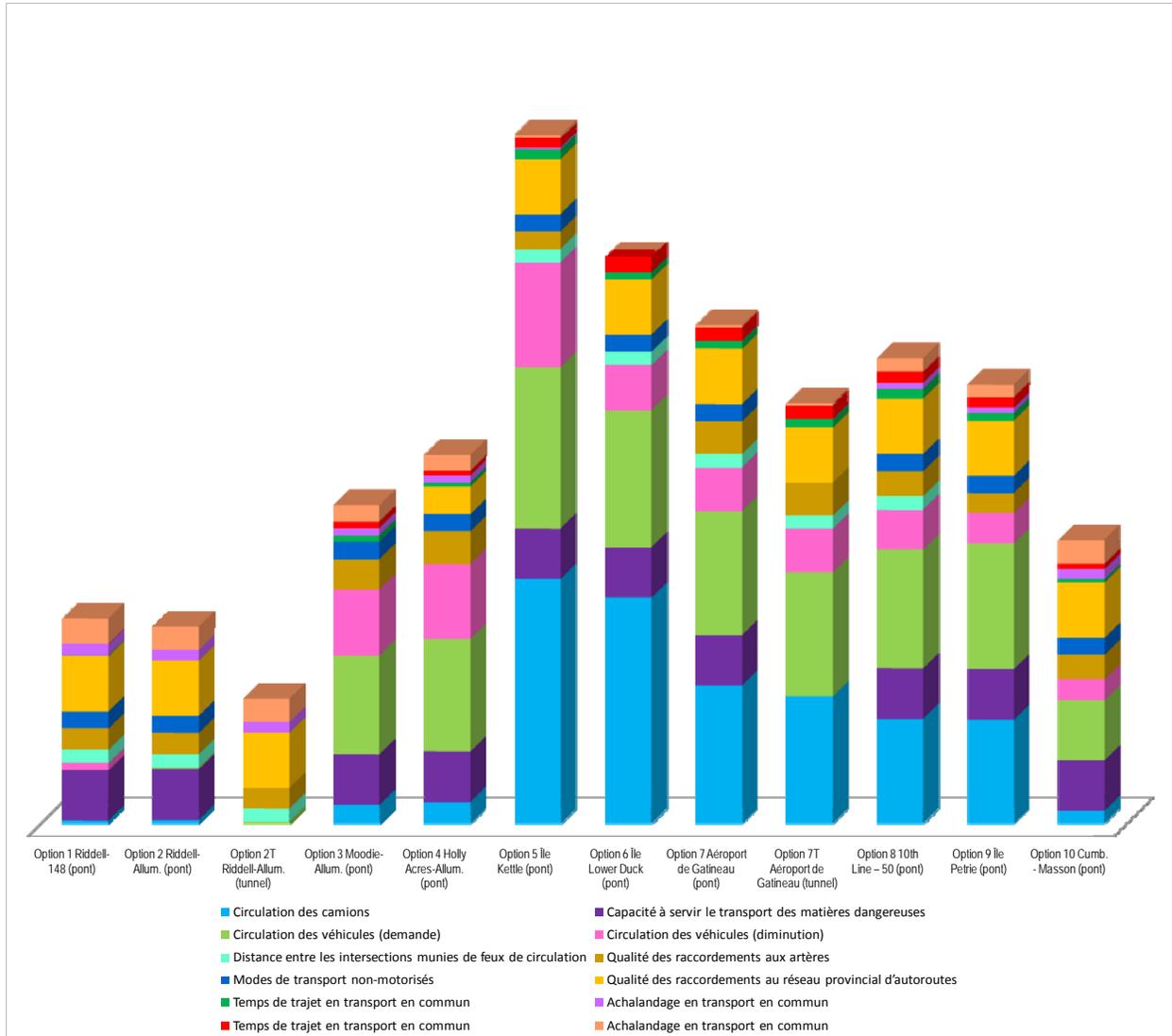
Parmi les sous-facteurs de la catégorie Circulation et transports, le sous-facteur associé à la circulation des camions est celui qui obtient la plus grande pondération, soit un tiers de la pondération globale des sous-facteurs. Les options 5, 6 et 7 obtiennent la note la plus élevée grâce à leur capacité d'attirer le plus grand nombre de camions. En termes de pondération, le sous-facteur associé à la circulation des véhicules (demande) se classe au deuxième rang. Les options 5, 6 et 9 réussissent à attirer le plus grand nombre de véhicules. Le sous-facteur associé à la circulation des véhicules (diminution) se classe au troisième rang. Les options 5, 4 et 3 réussissent à délester le plus grand volume de circulation des liaisons existantes.

L'option qui offre le meilleur rendement pour ces trois sous-facteurs est celle du corridor 5, soit l'Île Kettle. L'option de l'Île Kettle obtient donc la meilleure note dans la catégorie Circulation et transports. L'option qui se classe au deuxième rang en termes de rendement dans deux des trois critères ayant les plus grandes pondérations est celle du corridor 6, soit l'Île Duck. L'option de l'Île Duck se classe au deuxième rang pour ce qui est d'attirer les camions et les véhicules, mais elle obtient une note moyenne pour ce qui est de délester les véhicules des ponts existants.

Les autres sous-facteurs représentent un peu moins d'un tiers de la pondération du groupe de facteurs liés aux transports; les valeurs peu élevées de ces sous-facteurs signifient que la note combinée de ces critères est de moindre importance aux yeux du Comité d'évaluation pour la sélection d'une nouvelle liaison. L'option de l'Île Kettle obtient une bonne note pour tous les critères, sauf pour le critère lié à la qualité des raccordements aux artères (en raison du grand nombre de voies d'accès aux propriétés le long de la montée Paiement) et le critère lié à l'achalandage du transport en commun; l'effet produit sur le nombre d'utilisateurs serait plus positif si la liaison était située en s'éloignant du centre-ville).

La note attribuée à chaque option dans la catégorie Circulation et transports est indiquée à la **figure 11**, Notes pondérées de la catégorie Circulation et transports.

Figure 11  
Notes pondérées de la catégorie Circulation et transports



### 9.2.2 *Milieu naturel*

Le Comité d'évaluation a attribuée à la catégorie Milieu naturel une pondération d'environ 17 % de la pondération globale des groupes de facteurs (soit la troisième pondération la plus élevée attribuée à un groupe de facteurs). La distribution de la pondération des sous-facteurs de la catégorie Milieu naturel est illustrée à la **figure 12**, Pondération des sous-facteurs de la catégorie Milieu naturel.

Le sous-facteur qui obtient la pondération la plus élevée dans ce groupe de facteurs et celui de la protection des espèces en péril (LEP, EEPEO et espèces classées au Québec). Des espèces en voie de disparition ou menacées désignées par la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) sont présentes dans la vallée de l'Outaouais et dans les corridors des liaisons. La présence de ces espèces nécessiterait la mise en place de mesures précises de conservation ou de protection. Ce groupe de facteurs comprend également toutes les espèces présentes de flore et de faune vertébrée désignées en tant qu'espèces en péril par les gouvernements de l'Ontario et du Québec. Les options 4 et 10 obtiennent les notes les plus élevées puisqu'elles ne comptent que cinq espèces en péril connues. Les autres options comptent un nombre varié d'espèces en péril : les options 3 et 7/7T en comptent six; les options 6 et 9 en comptent sept; les options 1, 5 et 9 en comptent huit. Les options 2 et 2T sont celles qui comptent le plus grand nombre d'espèces en péril, soit onze.

La catégorie des espèces en péril comprend les espèces de poissons en péril, et seule l'option 4 compte deux espèces en péril connues, les autres options n'en ayant aucune. Toutefois, puisque les données de la littérature associées aux emplacements des liaisons ne sont pas définitives, il a été déterminé que la présence potentielle d'espèces en péril est le sous-facteur le plus important puisque toutes les options comptent potentiellement de quatre à cinq espèces de poissons en péril, à l'exception des options de tunnel 2T et 7T.

Le deuxième sous-facteur ayant la plus grande pondération dans cette catégorie est celui de l'effet sur la qualité de l'air (effet sur les résidents locaux). Les options 2, 2T, 5, 7 et 7T sont celles qui produisent le moins grand effet. Le troisième sous-facteur en importance est celui des terres humides désignées d'importance provinciale. Les options 2, 2T, 5, 6 et 10 sont celles qui ont les moins grandes incidences dans cette catégorie. Les autres sous-facteurs comprennent ceux des effets sur les poissons et leur habitat. Les options de tunnel sont celles qui obtiennent les meilleures notes, et les options 3, 4, 8 et 9 sont celles qui obtiennent les moins bonnes notes dans ce domaine. Ce groupe de facteurs comprend l'empreinte des travaux routiers connexes sur la rivière des Outaouais et sur un certain nombre de corridors aquatiques.

Aucune option n'obtient de note élevée en ce qui concerne les trois premiers sous-facteurs de la catégorie Milieu naturel, soit ceux des espèces en péril, de l'effet sur les résidents locaux (qualité de l'air) et des terres humides désignées d'importance provinciale. Les options 2, 2T, 5 et 10 obtiennent des notes élevées pour deux des trois principaux sous-facteurs du milieu naturel. Dans

l'ensemble, l'option 7T est celle qui obtient la note la plus élevée pour la plupart des sous-facteurs du milieu naturel, suivie de près par l'option 2T. Les options qui obtiennent les notes les plus faibles dans ce groupe de facteurs sont les options 8, 9 et 3.

Le rendement obtenu par toutes les options dans le groupe de facteurs du milieu naturel est illustré à la **figure 13**, Notes pondérées de la catégorie Milieu naturel.

**Figure 12**  
**Pondération des sous-facteurs de la catégorie Milieu naturel**

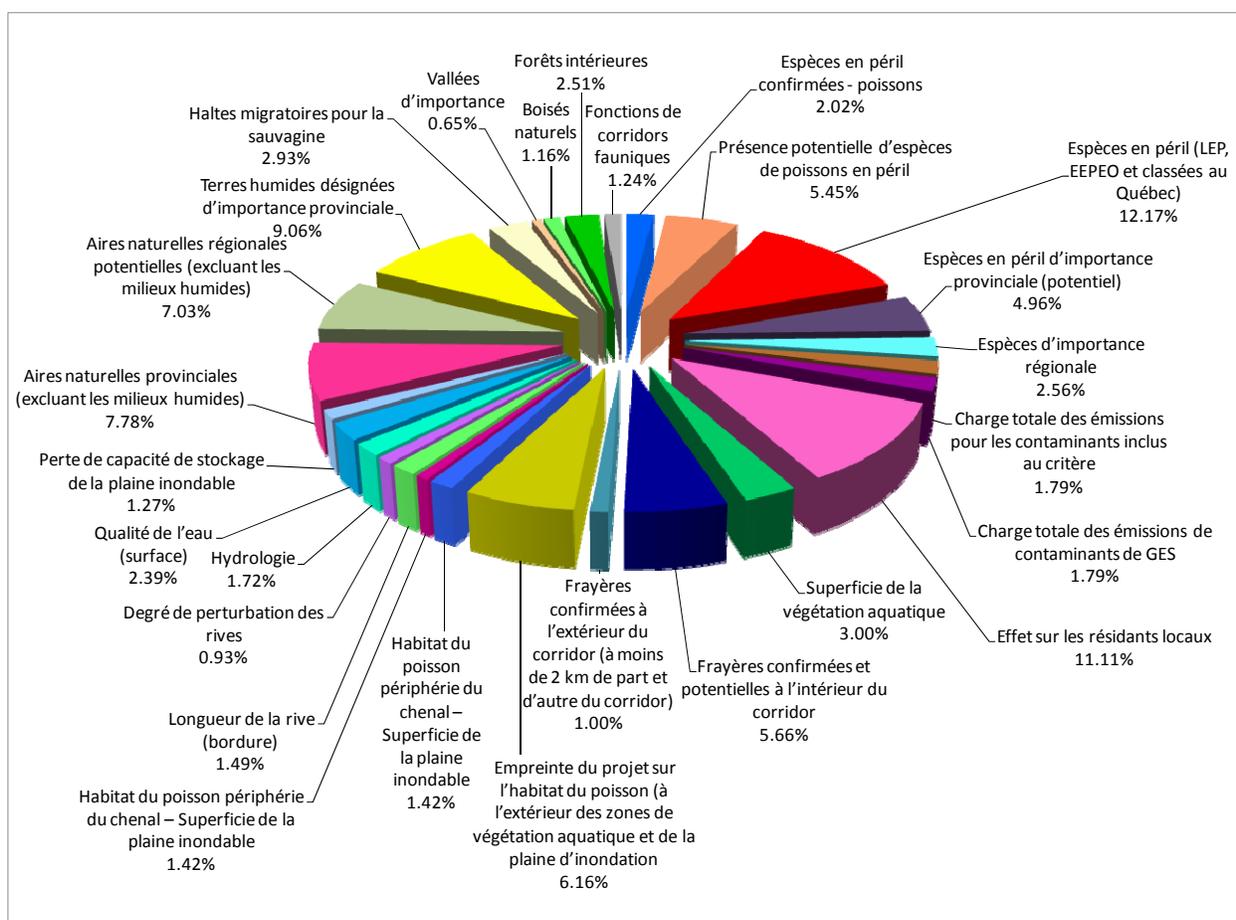
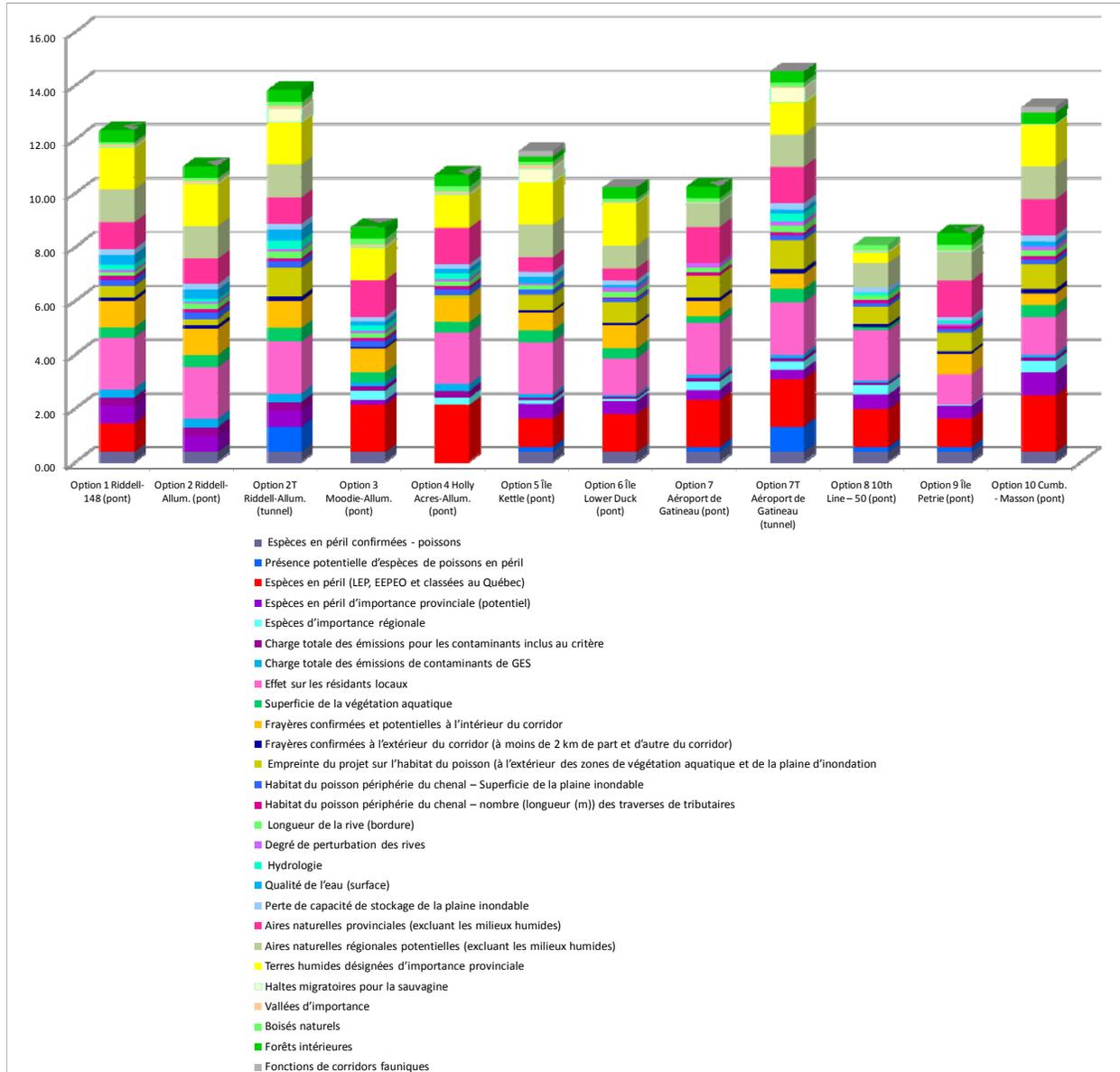


Figure 13  
Notes pondérées de la catégorie Milieu naturel

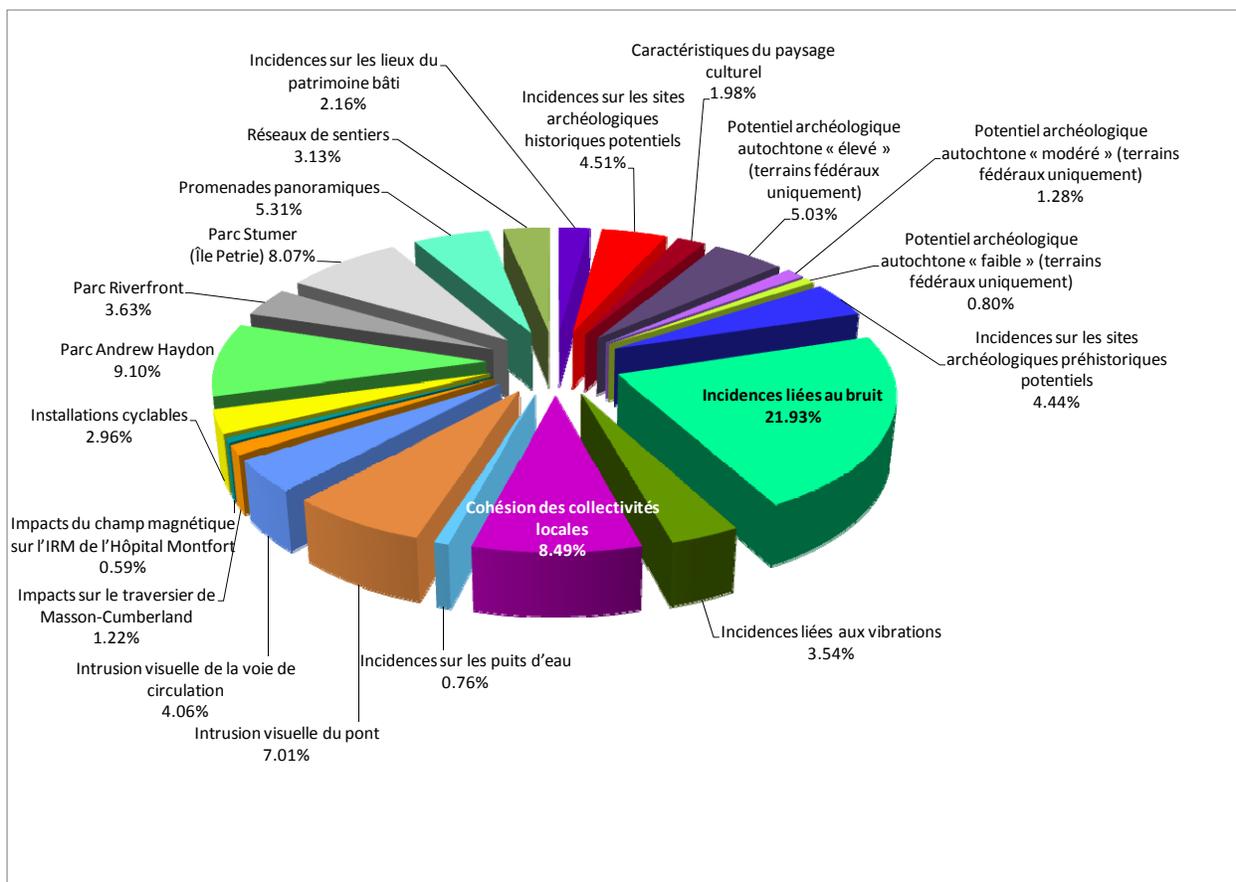


## 9.2.2 Milieu culturel

Le groupe de facteurs de la catégorie Milieu culturel représente environ 9 % de la pondération globale des groupes de facteurs. Toutefois, de nombreux sous-facteurs associés aux effets sur les personnes et les collectivités sont compris dans d'autres groupes de facteurs et le Comité d'évaluation a attribué la pondération applicable à ces effets dans ces autres groupes de fac-

teurs. La distribution de la pondération des sous-facteurs de la catégorie Milieu culturel est illustrée à la **figure 14**, Pondération des sous-facteurs de la catégorie Milieu culturel.

**Figure 14**  
**Pondération des sous-facteurs de la catégorie Milieu culturel**

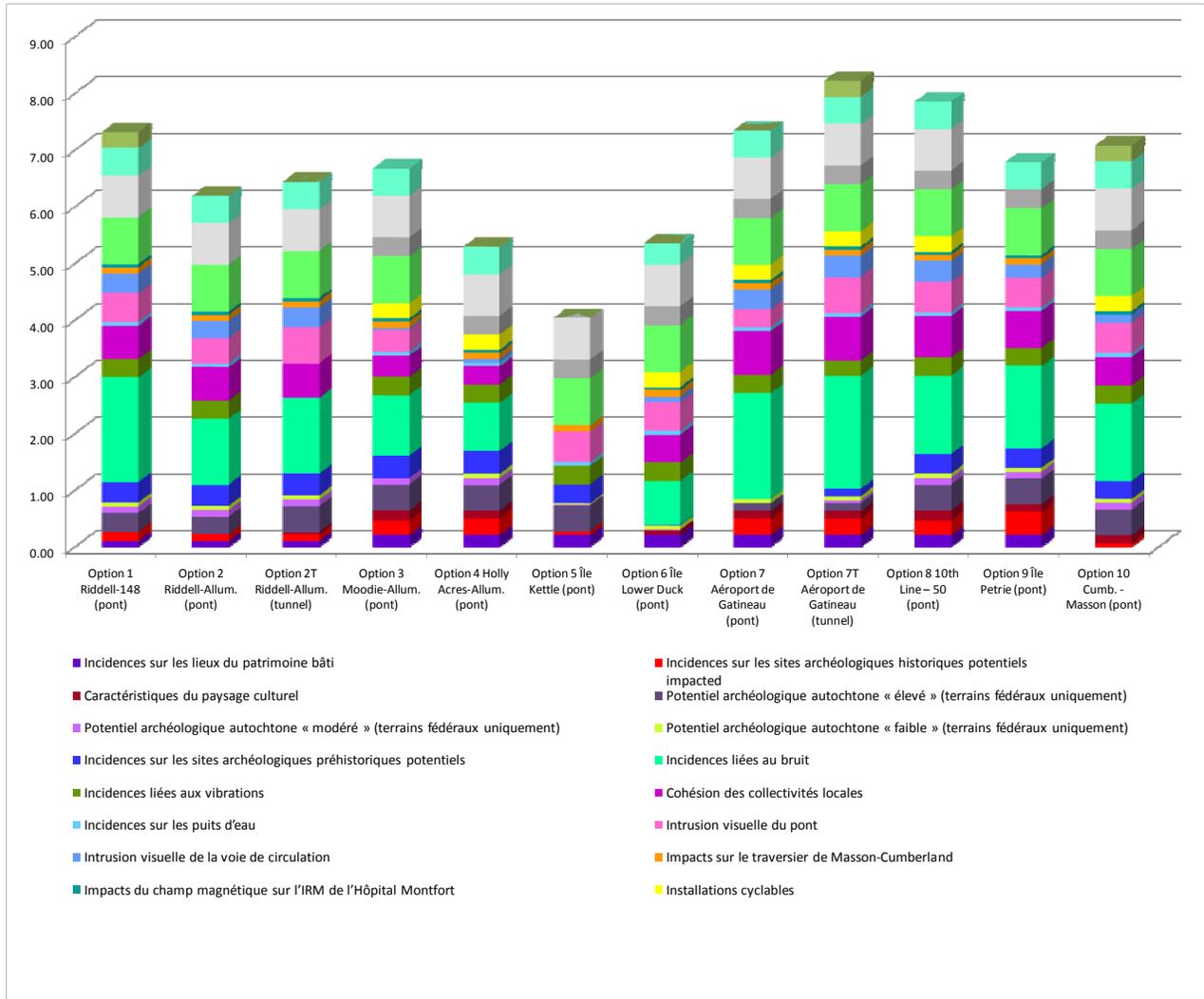


Le sous-facteur qui affiche la plus grande pondération dans ce groupe est celui des incidences liées à l'augmentation du bruit (augmentation d'au moins 3dBA). L'option 7T obtient la note la plus élevée puisque les incidences liées au bruit produites par cette option sont les moins grandes. Le deuxième sous-facteur en termes de pondération est celui du parc Andrew Haydon (effet sur l'utilisation du parc). Toutes les options, à l'exception de l'option 4, obtiennent de bonnes notes pour ce sous-facteur. Le troisième sous-facteur en termes de pondération est celui de la cohésion des collectivités locales. Les options 7 et 7T sont celles qui produisent les moins grandes incidences dans ce domaine et qui obtiennent donc les meilleures notes puisqu'elles ne scindent aucune collectivité existante. Les options 3, 4 et 5 sont celles qui obtiennent les moins bons résultats en ce qui concerne la cohésion des collectivités locales étant donné l'importance des effets produits par ces options en ce qui concerne la scission des collectivités locales.

L'option 7T obtient de bons résultats dans les trois sous-facteurs de la catégorie Milieu culturel et est l'option qui obtient les meilleurs résultats globaux dans le groupe de facteurs associés au milieu culturel. Les options qui obtiennent les moins bons résultats dans ce groupe de facteurs sont les options 4, 5 et 6; l'Île Kettle affichant les résultats les plus faibles dans ce domaine.

Le rendement obtenu par toutes les options dans le groupe de facteurs du milieu culturel est illustré à la **figure 15**, Notes pondérées de la catégorie Milieu culturel.

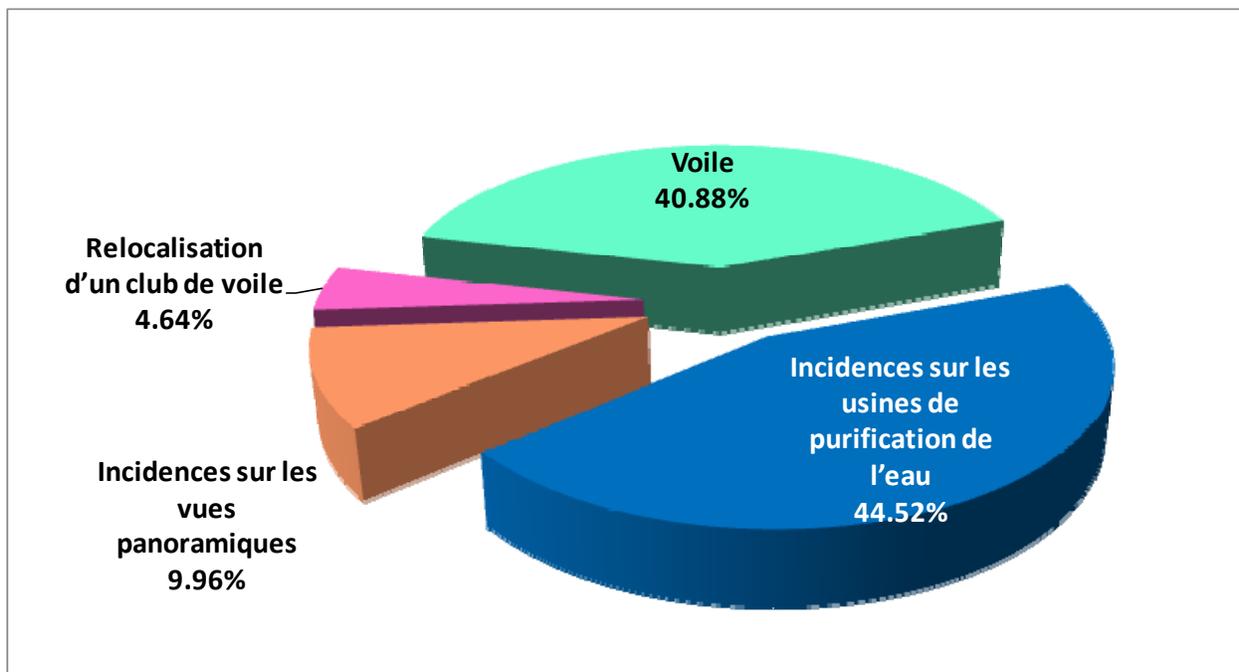
Figure 15  
Notes pondérées de la catégorie Milieu culturel



### 9.2.3 Activités et ressources aquatiques

La pondération attribuée au groupe de facteurs de la catégorie Activités et ressources aquatiques représente environ 4,5 % de la pondération globale pour tous les groupes de facteurs. La distribution de la pondération des sous-facteurs de la catégorie Activités et ressources aquatiques est illustrée à la **figure 16**, Pondération des sous-facteurs de la catégorie Activités et ressources aquatiques.

**Figure 16**  
**Pondération des sous-facteurs de la catégorie Activités et ressources aquatiques**



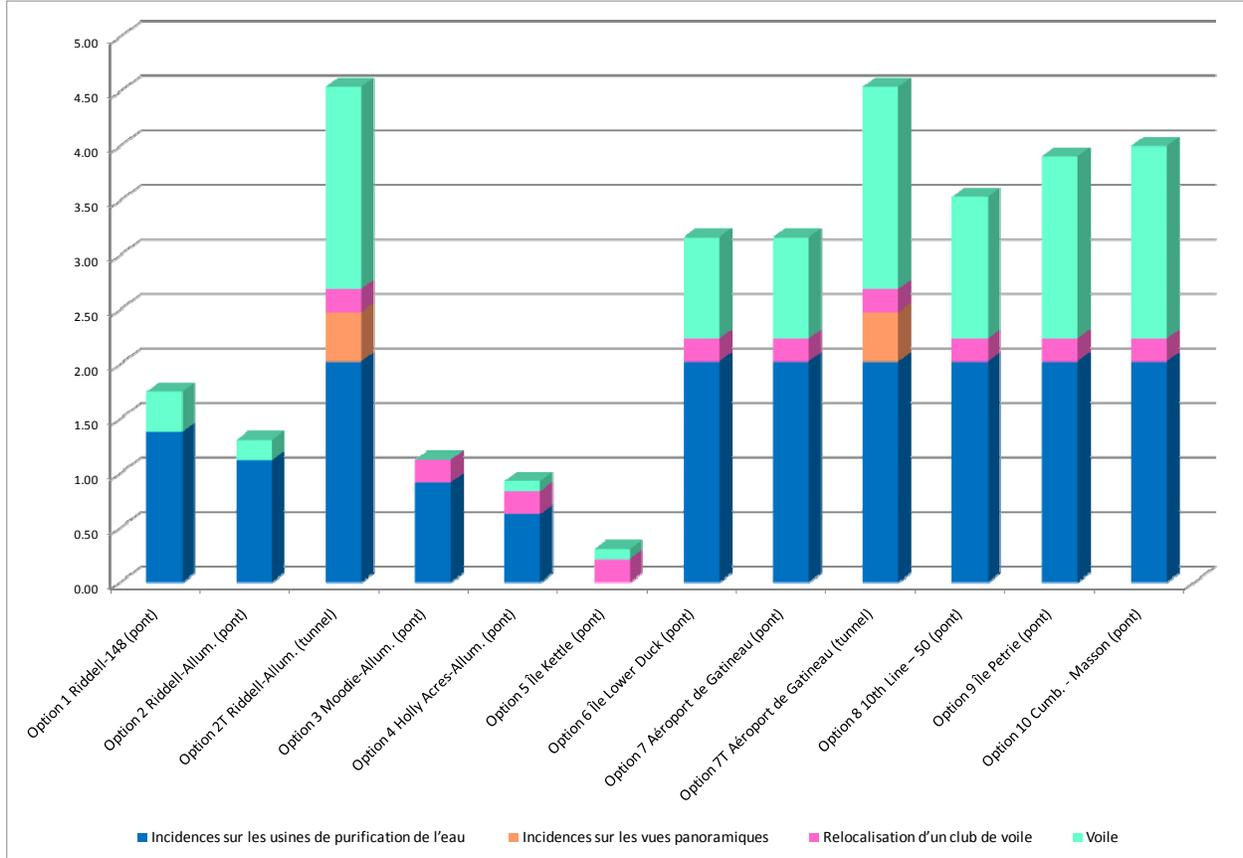
Le sous-facteur qui affiche la plus grande pondération dans ce groupe de facteurs est celui des incidences sur les usines de purification d'eau. Les options 2T et de 6 à 10 obtiennent les meilleurs résultats dans ce domaine puisqu'elles ne produisent aucune incidence sur les usines de purification d'eau. Le sous-facteur qui se classe au deuxième rang en termes de pondération est celui des incidences sur la voile. Les options 2T et 7T obtiennent de bons résultats dans ce domaine. Le troisième rang est occupé par le sous-facteur des incidences sur les vues panoramiques. Les options 2T et 7T obtiennent une fois de plus les meilleurs résultats dans ce domaine puisqu'elles produisent les incidences les moins grandes sur les vues panoramiques. Les options 3, 4 et 5 sont celles qui obtiennent les moins bons résultats en ce qui concerne les activités et ressources aquatiques étant donné leur proximité à une usine de purification d'eau; l'option de l'Île Kettle étant celle qui en est la plus rapprochée.

Les options 2T et 7T obtiennent de bons résultats dans les trois premiers sous-facteurs de la catégorie Activités et ressources aquatiques et ces options sont celles qui obtiennent les meilleurs résultats globaux dans ce groupe de facteurs. Les options qui affichent les résultats les plus faibles dans ce groupe de facteurs sont les options 3, 4 et 5; l'option de l'Île Kettle se classant au dernier rang de ces options.

Les incidences sur la voile pourraient être atténuées par le prolongement des travées des ponts de sorte que les piliers soient situés à l'extérieur des limites de la voie navigable afin de permettre aux voiliers de naviguer sans obstruction. Cette mesure d'atténuation serait moins applicable aux options 3 et 4 étant donné les étendues d'eau libre de 3,8 km et de 3,4 km de ces options. L'option de l'Île Kettle comporte deux sections moins longues sur la rivière des Outaouais, soit des sections d'environ 1,0 km et 0,35 km, où cette mesure d'atténuation est applicable, mais à un coût plus onéreux. Les usines de purification d'eau qui pourraient être affectées par les liaisons aménagées sur la rivière seraient l'usine de Britannia à Ottawa ainsi que celles d'Aylmer et de Gatineau au Québec. La liaison de l'Île Kettle est celle qui est la plus rapprochée d'une installation de purification d'eau. Cet emplacement pourrait être affecté par la section de 0,35 km franchissant le canal nord de la rivière des Outaouais, qui est située à environ 0,6 km en amont de l'installation de Gatineau. L'équipe d'étude est d'avis qu'il existe une possibilité raisonnable que des mesures d'atténuation visant à réduire ou éliminer les possibilités de contamination soient mises en place pour capter les substances dangereuses avant qu'elles n'atteignent la rivière.

Le rendement obtenu par toutes les options dans le groupe de facteurs des activités et ressources aquatiques est illustré à la **figure 17**, Notes pondérées de la catégorie Activités et ressources aquatiques.

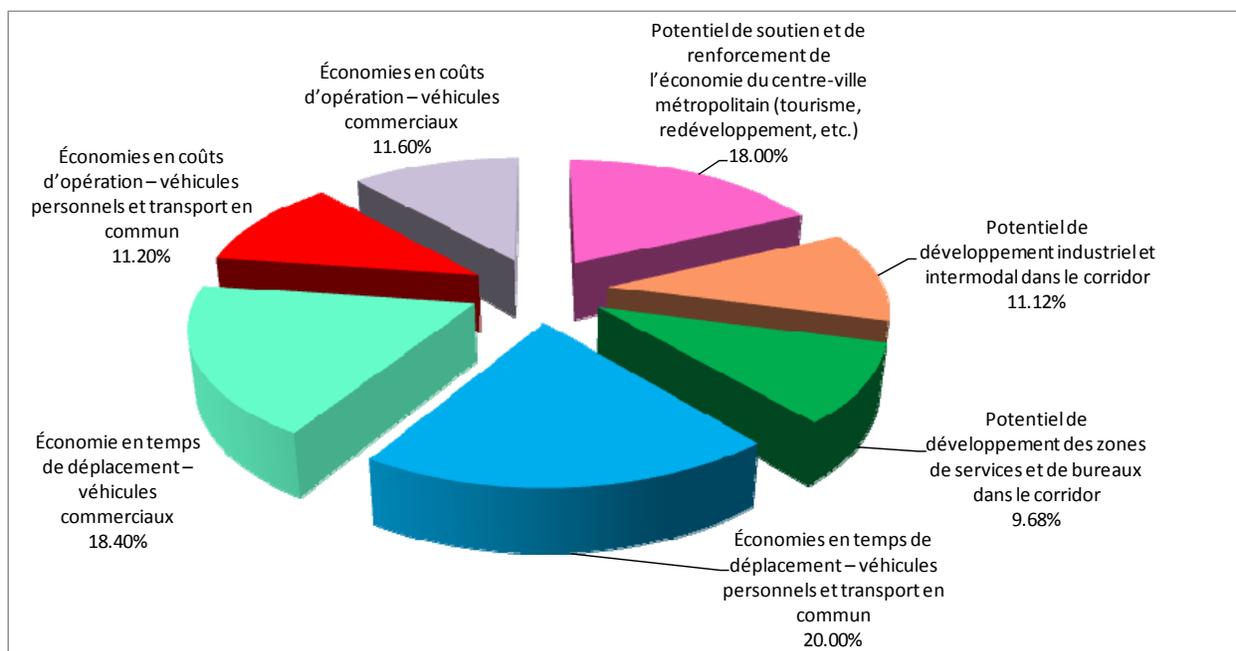
**Figure 17**  
**Notes pondérées de la catégorie Activités et ressources aquatiques**



### 9.2.4 Milieu socio-économique

La pondération moyenne attribuée au groupe de facteurs de la catégorie Milieu socio-économique correspond à environ 6,8 % de la pondération globale pour tous les facteurs. La distribution de la pondération des sous-facteurs de la catégorie Milieu socio-économique est illustrée à la **figure 18**, Pondération des sous-facteurs de la catégorie Milieu socio-économique.

**Figure 18**  
**Pondération des sous-facteurs de la catégorie Milieu socio-économique**



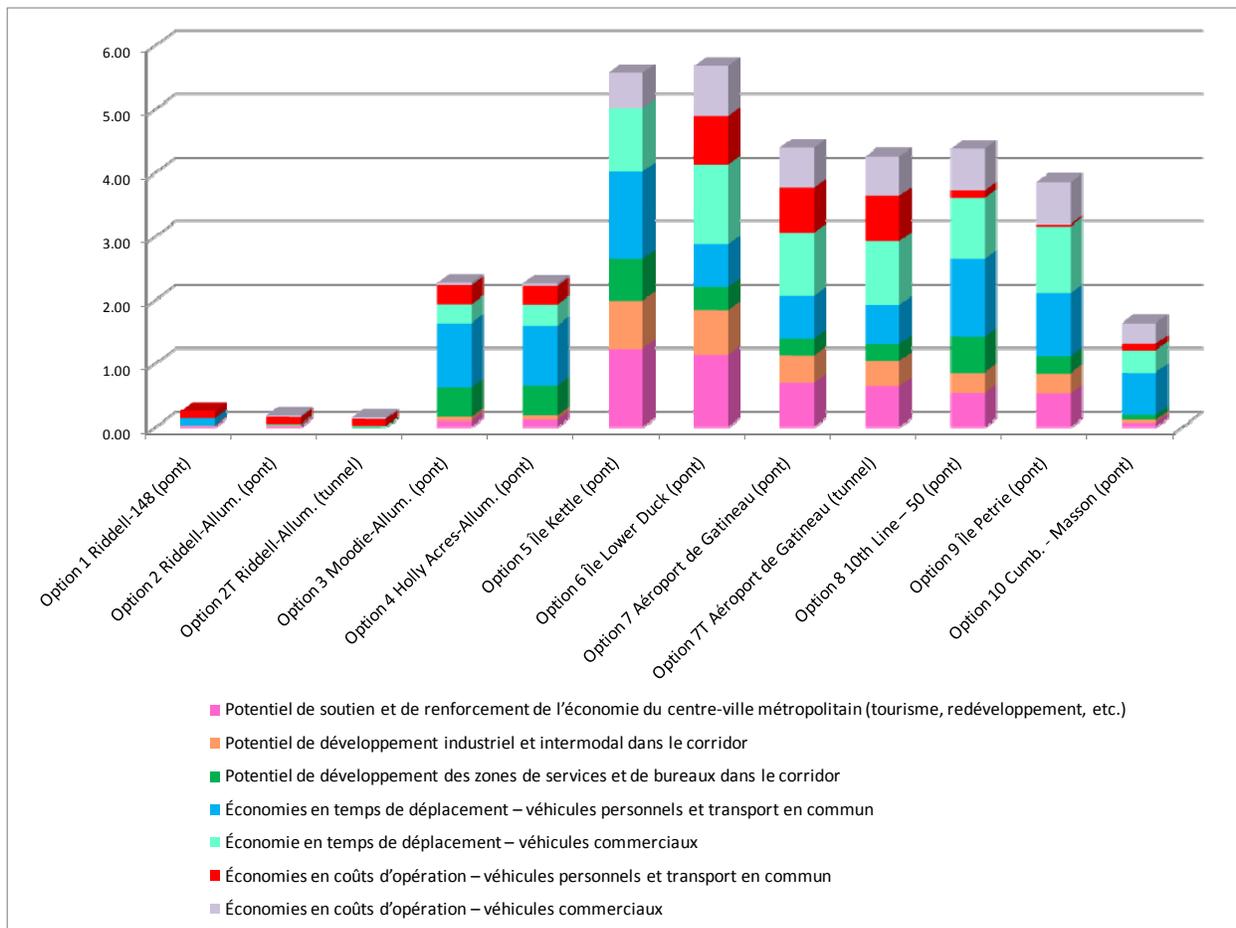
Le groupe de sous-facteurs associés aux économies en temps de déplacement (véhicules personnels et transport en commun) est celui qui affiche la plus grande pondération. L'option de l'Île Kettle est celle qui obtient les meilleurs résultats dans ce domaine. Le deuxième sous-facteur en termes de pondération est celui des économies en temps de déplacement (véhicules commerciaux). L'option 6 affiche les meilleurs résultats dans ce domaine. Le troisième sous-facteur en termes de pondération est celui du potentiel de soutien et de renforcement de l'économie du centre-ville métropolitain (tourisme, redéveloppement, etc.). L'option de l'Île Kettle obtient la note la plus élevée en ce qui concerne ce sous-facteur.

L'option qui obtient les meilleurs résultats dans deux des trois principaux sous-facteurs indiqués ci-dessus est celle du corridor 5, soit l'Île Kettle. L'option qui obtient les meilleurs résultats dans l'un des trois sous-facteurs ayant la plus grande pondération est celle du corridor 6, soit l'Île Duck. L'option de l'Île Kettle s'est classée au dernier rang en ce qui concerne les économies en coûts d'opération (véhicules personnels).

Les options qui présentent les moins bons rendements en ce qui concerne ce groupe de facteurs sont les options 1, 2 et 2T.

Le rendement obtenu par toutes les options dans le groupe de facteurs du milieu socio-économique est illustré à la **figure 19**, Notes pondérées de la catégorie Milieu socio-économique.

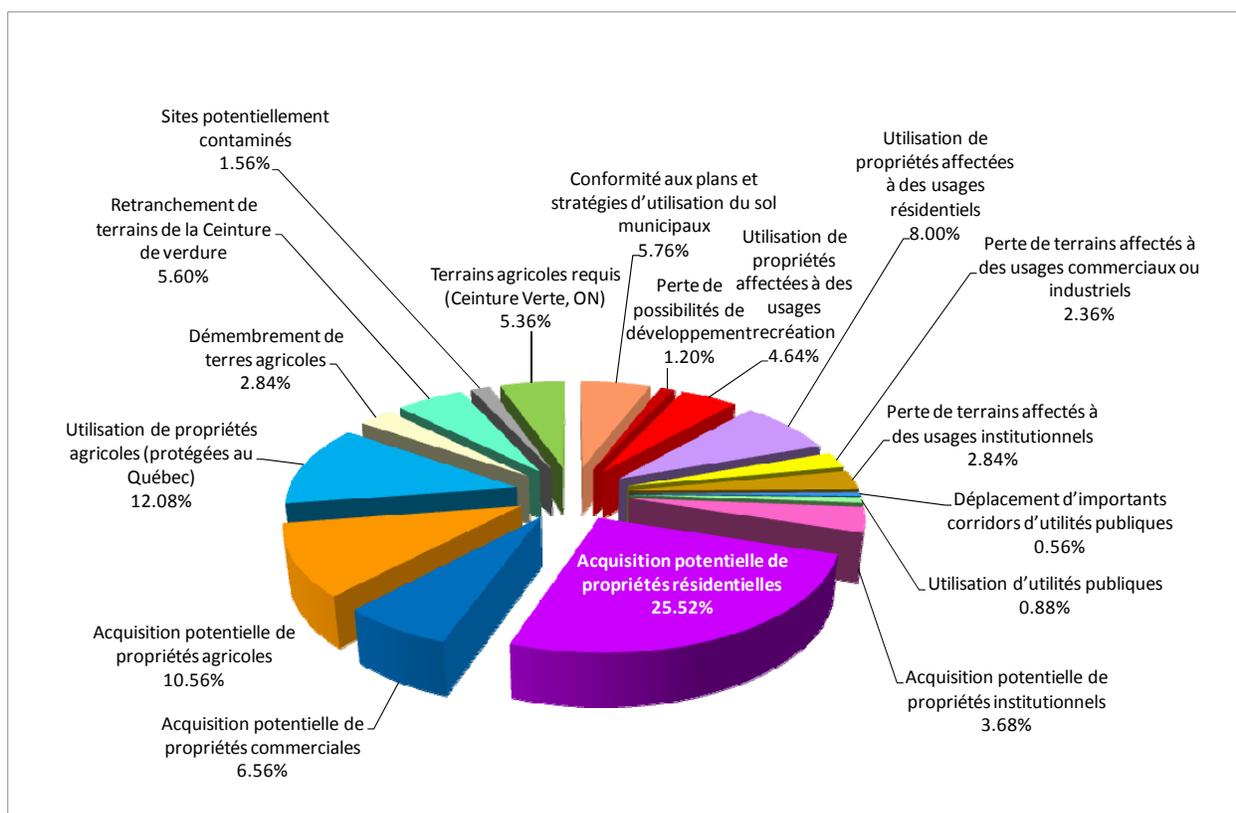
**Figure 19**  
**Notes pondérées de la catégorie Milieu socio-économique**



### 9.2.5 Utilisation du sol et propriété

La pondération attribuée par le Comité d'évaluation au groupe de facteurs de la catégorie Utilisation du sol et propriété représente environ 8,2 % de la pondération globale des groupes de facteurs. La distribution de la pondération des sous-facteurs de la catégorie Utilisation du sol et propriété est illustrée à la **figure 20**, Pondération des sous-facteurs de la catégorie Utilisation du sol et propriété.

**Figure 20**  
**Pondération des sous-facteurs de la catégorie Utilisation du sol et propriété**

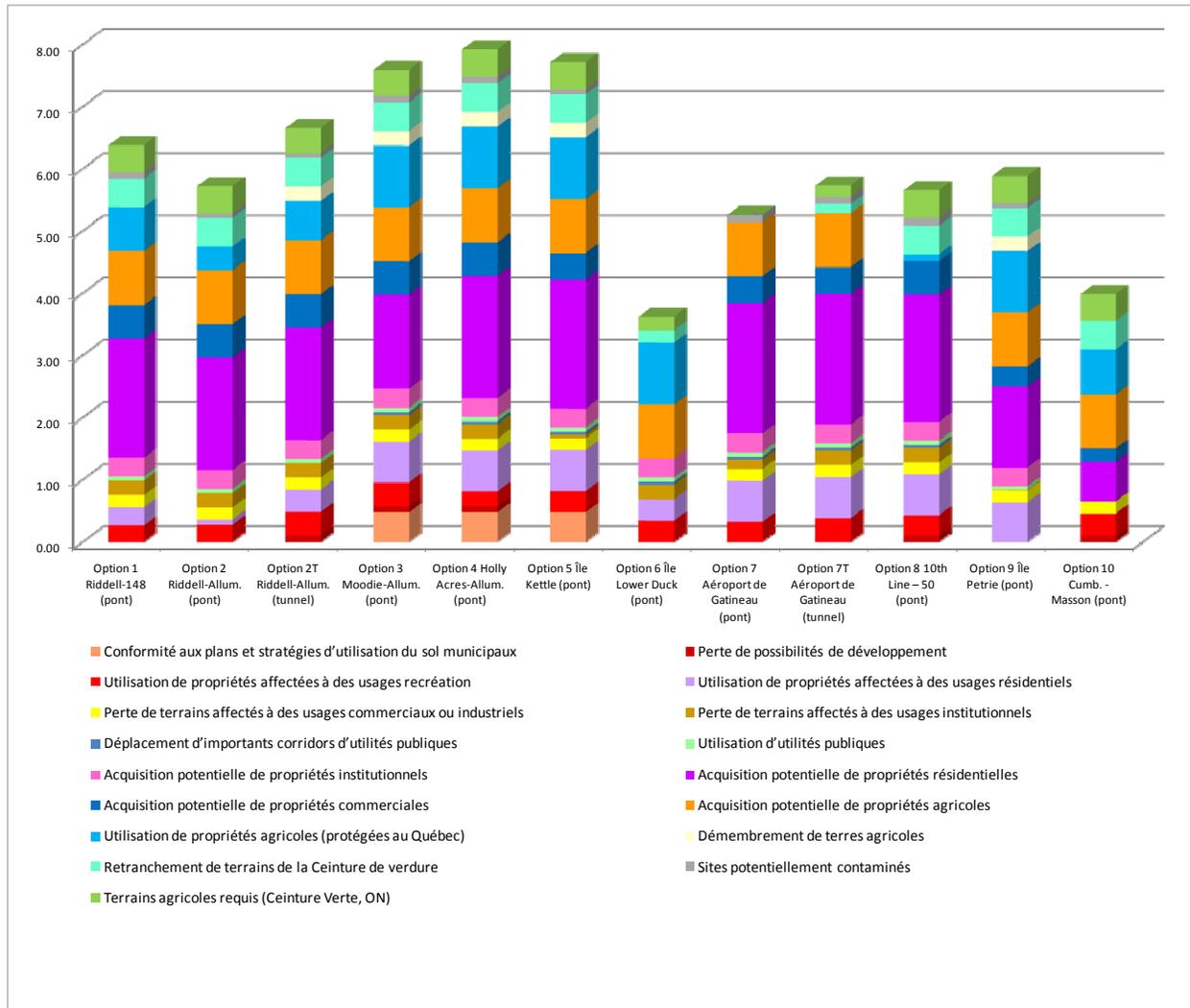


Le sous-facteur lié à l'acquisition potentielle de propriétés résidentielles présente la plus grande pondération dans ce groupe. Les options 7 et 7T ont reçu les notes les plus élevées puisqu'elles n'exigent l'acquisition d'aucune propriété. Le deuxième sous-facteur en termes de pondération est celui lié à l'utilisation de propriétés agricoles (protégées au Québec). Les options 3 à 6 obtiennent les meilleurs résultats dans ce domaine et les options 7 et 7T obtiennent les notes les plus faibles dans ce domaine (ce qui signifie que ces options produiraient un effet sur les propriétés agricoles protégées). Le troisième sous-facteur en termes de pondération est celui lié à l'acquisition potentielle de propriétés agricoles. Toutes les options ont obtenu de bons résultats dans ce domaine, à l'exception de l'option 8 qui obtient de faibles résultats puisqu'une ferme en exploitation se situe sur la zone affectée entraînant ainsi une acquisition potentielle de bâtiments agricoles.

L'option qui affiche les meilleurs résultats en ce qui concerne les sous-facteurs de la catégorie Utilisation du sol et propriété est l'option 4, mais cette option n'obtient pas de bons résultats en ce qui concerne l'utilisation de propriétés affectées à des usages récréatifs et l'acquisition potentielle de propriétés résidentielles. Les options qui obtiennent les moins bons résultats dans ce groupe de facteurs sont les options 6, 10 et 7.

Le rendement obtenu par toutes les options dans le groupe de facteurs de l'utilisation du sol et des propriétés est illustré à la **figure 21**, Notes pondérées de la catégorie Utilisation du sol et propriété.

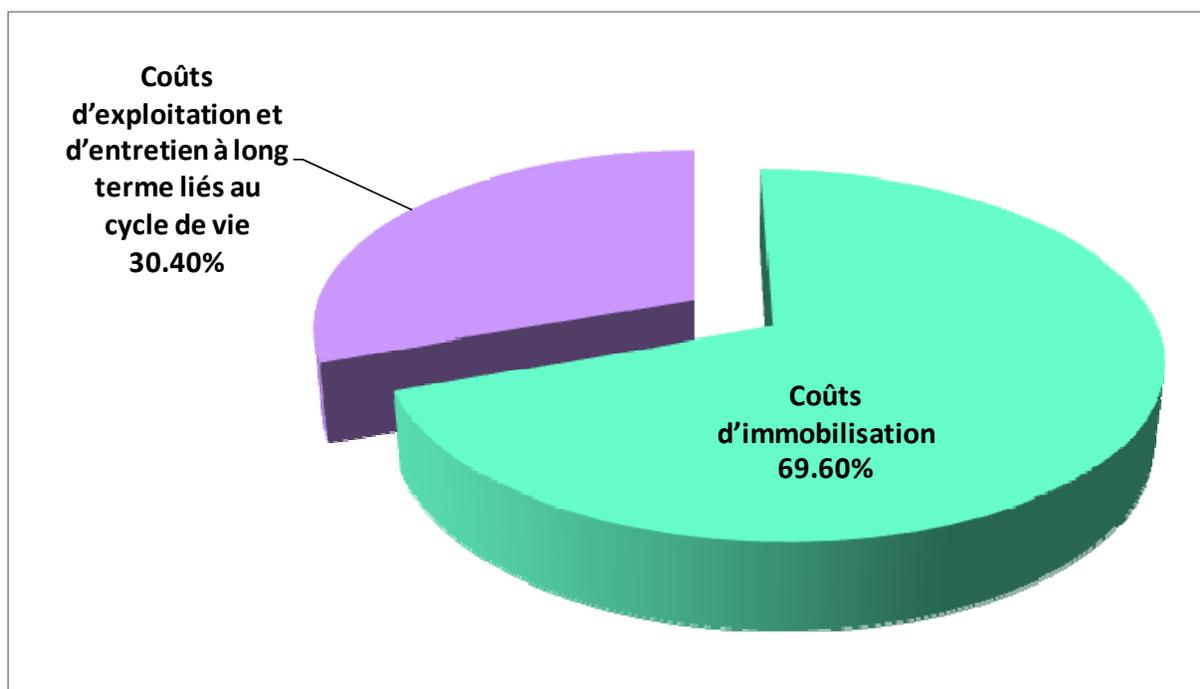
**Figure 21**  
**Notes pondérées de la catégorie Utilisation du sol et propriété**



### 9.2.6 Coûts

La pondération attribuée par le Comité d'évaluation au groupe de facteurs de la catégorie Coûts représente environ 25,5 % de la pondération globale des groupes de facteurs, ce qui place ce groupe au deuxième rang en termes de pondération. La distribution de la pondération des sous-facteurs de la catégorie Coûts est illustrée à la **figure 22**, Pondération des sous-facteurs de la catégorie Coûts.

**Figure 22**  
**Pondération des sous-facteurs de la catégorie Coûts**

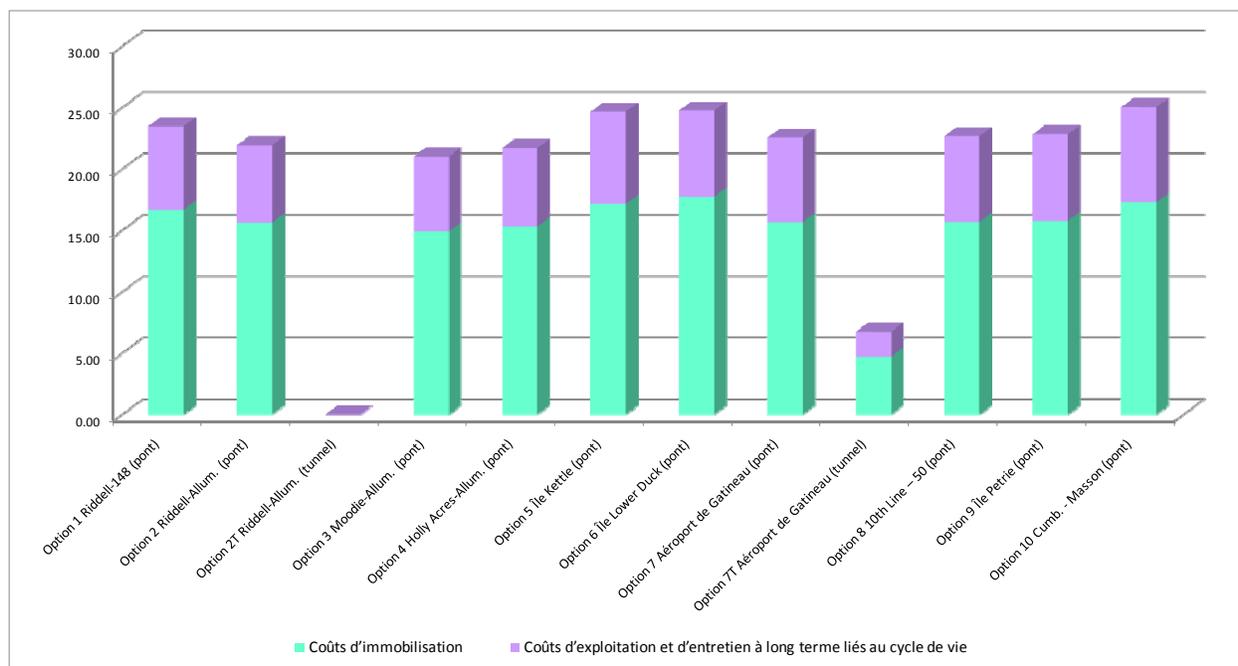


Une pondération de presque 70 % a été attribuée aux coûts d’immobilisation dans ce groupe de deux sous-facteurs. L’option 6, la moins coûteuse des options, a obtenu le meilleur résultat en ce qui concerne ce sous-facteur. Les options 10 et 5 se classent respectivement au deuxième et troisième rang pour ce qui est des coûts. L’option 10 est celle qui obtient le meilleur résultat en termes de coûts d’exploitation et d’entretien liés au cycle de vie et les options 6 et 5 se classent respectivement deuxième et troisième dans ce domaine.

L’option qui obtient la meilleure note combinée en ce qui concerne ces deux sous-facteurs est celle du corridor 6, soit l’Île Duck, et celles qui obtiennent les moins bons résultats dans ce groupe de facteurs sont les options 2T et 7T.

Le rendement obtenu par toutes les options dans le groupe de facteurs des coûts est illustré à la **figure 23**, Notes pondérées de la catégorie Coûts.

**Figure 23**  
**Notes pondérées de la catégorie Coûts**



### 9.2.7 Sommaire du classement des options

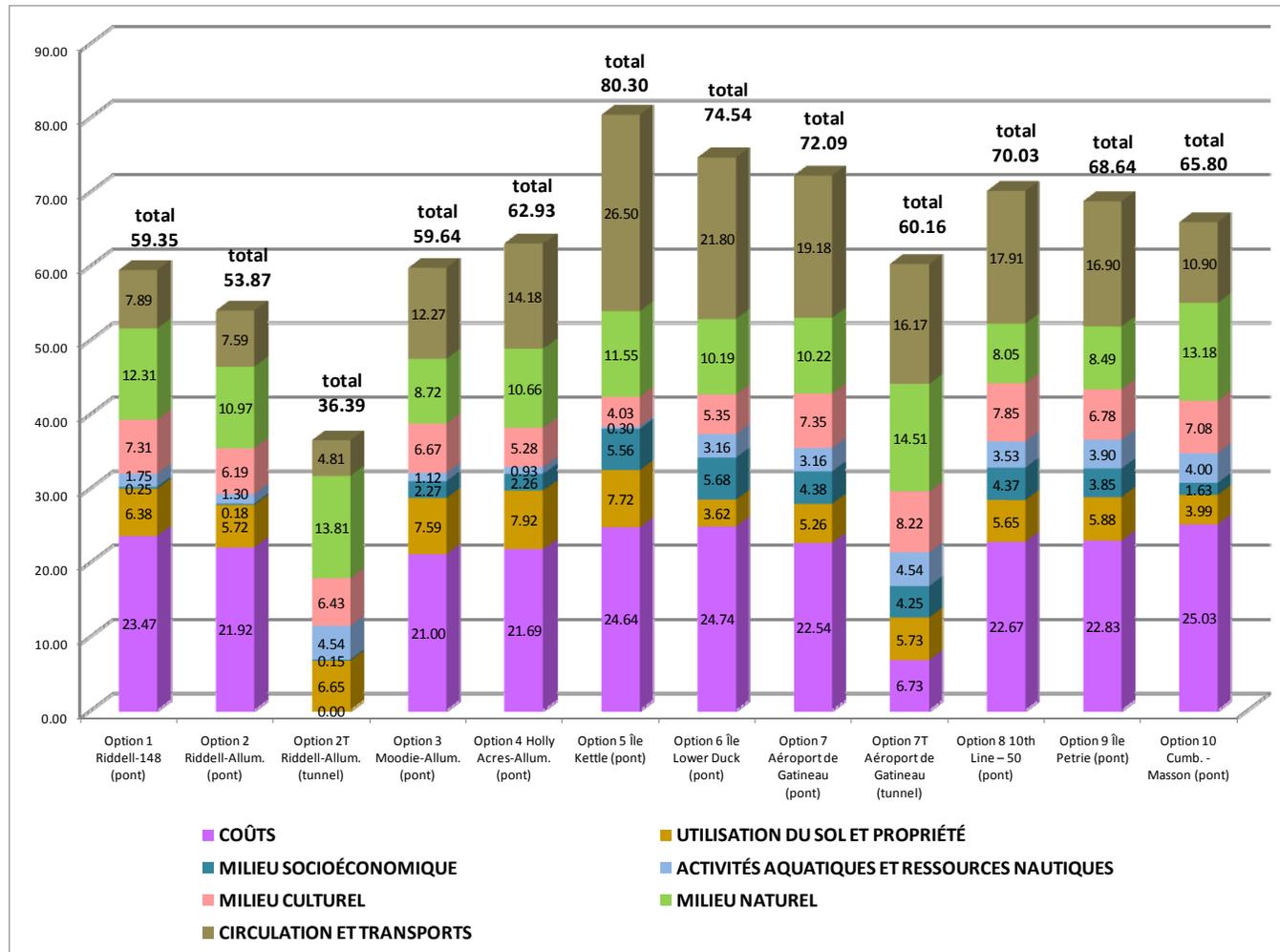
L'option qui obtient la meilleure note combinée est celle de l'Île Kettle (voir la **figure 24**, Sommaire des notes pondérées) puisqu'elle répond aux objectifs de l'étude en matière de transports et de milieu socio-économique, puisqu'elle obtient une note moyenne à élevée en ce qui concerne la plupart des groupes de facteurs et puisqu'elle affiche un coût relativement peu élevé comparativement aux onze autres options. Cette liaison potentielle nécessiterait certains compromis en ce qui concerne le bruit et l'intrusion visuelle, comme le démontre la note peu élevée obtenue en ce qui concerne les sous-facteurs du milieu culturel. Ces résultats sont attribuables à l'augmentation de la circulation et du niveau de bruit dans ce secteur, où le niveau de bruit ambiant est plus bas. Ces résultats sont également attribuables à la présence d'un champ de vision libre pour un grand nombre de résidences situées à 200 mètres et moins de la route. De plus, la liaison de l'Île Kettle obtient les résultats les plus faibles dans le groupe de facteurs de la catégorie activités et ressources aquatiques étant donné la proximité à l'usine de purification d'eau de Gatineau et des incidences potentielles sur les activités de voile dans la partie inférieure de la rivière des Outaouais. Toutefois, dans l'ensemble, l'option de l'Île Kettle se classe au premier rang des 12 options et est recommandée en tant qu'option privilégiée sur le plan technique. Les compromis requis feront l'objet d'une étude dans le cadre de la phase 2 de l'EE, laquelle améliorera l'option privilégiée sur le plan technique afin de suggérer des solutions relativement aux effets négatifs sur le plan environnemental.

L'option 6, soit le corridor de l'Île Duck, obtient la deuxième note la plus élevée. Cette option obtient les meilleurs résultats en matière de milieu socio-économique, elle se classe deuxième dans la catégorie de la circulation et des transports et au premier rang dans la catégorie des coûts, comparativement aux onze autres options. Elle obtient une note moyenne dans la catégorie des activités et ressources aquatiques (puisque'elle se situe plus en aval de l'usine de purification d'eau de Gatineau) ainsi que dans la catégorie milieu naturel. Toutefois, elle obtient de faibles résultats dans la catégorie utilisation du sol et propriété et dans la catégorie du milieu culturel. Les compromis qui devraient être faits si cette liaison est choisie comprennent l'acquisition potentielle de propriétés résidentielles, sous-facteur de la catégorie Utilisation du sol et propriété (puisque l'aménagement d'une route à quatre voies sur le boulevard Lorrain à Gatineau nécessiterait l'acquisition de 79 propriétés) ainsi que des compromis liés au milieu culturel étant donné les incidences potentielles associées à certains éléments historiques et archéologiques.

Le corridor de l'aéroport de Gatineau et de la baie McLaurin, option 7) est celui qui obtient la troisième note la plus élevée. Cette option se classe au deuxième rang en termes de milieu socio-économique et au troisième rang en termes de circulation et de transports et en termes de milieu culturel. Elle obtient une note moyenne dans la catégorie des activités et ressources aquatiques puisqu'elle se situe plus en aval de l'usine de purification d'eau de Gatineau. Toutefois, elle obtient de faibles résultats dans la catégorie du milieu naturel et dans la catégorie d'utilisation du sol et propriété. Les compromis qui devraient être faits pour l'aménagement de cette liaison

comprennent tous les sous-facteurs hydrotechniques puisque l'aménagement d'une route à quatre voies d'un côté à l'autre de la baie McLaurin aurait un plus grand impact sur l'hydraulique de la rivière, la qualité de l'eau et la capacité de stockage de la plaine inondable que les autres corridors. Les incidences de cette option sur les ressources agricoles sont aussi plus grandes en raison de l'acquisition potentielle de propriétés agricoles, d'utilisation de propriétés agricoles protégées au Québec et de démembrement de terres agricoles.

Figure 24  
Sommaire des notes pondérées



### 9.3 Les tests de sensibilité

On a réalisé des tests de sensibilité pour déterminer l'effet de l'étalement des pondérations sélectionnées par les membres du Comité d'évaluation. Cet exercice de vérification examine la gamme des points de vue des membres du Comité d'évaluation sur l'importance de chaque critère. Ce procédé examine s'il y a un grand ou un petit écart-type entre les pondérations sélectionnées par le groupe. Ces tests rehaussent le niveau de fiabilité du processus de sélection et réduisent les possibilités que la pondération moyenne du groupe biaise le résultat de l'évaluation.

Une critique fréquemment formulée à l'égard d'autres méthodes d'évaluation couramment utilisées est que le résultat soit biaisé par la sélection, au sein de l'équipe de projet, des personnes qui établissent la pondération. Par exemple, une équipe de projet formée principalement de spécialistes en transports pourrait biaiser les résultats en faveur d'une option qui possède une grande valeur technique à l'égard des transports. Pour tenir compte de ce piège éventuel :

1. le Comité d'évaluation était composé d'un groupe diversifié d'ingénieurs, d'urbanistes et de spécialistes de l'environnement;
2. et ces professionnels formaient un groupe équilibré de membres provenant du gouvernement fédéral, des deux provinces, des deux villes et des organismes participants (dont le CREDO et Transport 2000).

Après l'exercice de pondération, une série de tests de sensibilité a été réalisée pour tenir compte de la gamme complète des opinions dans le groupe en considérant les pondérations les plus élevées et les plus basses (selon l'opinion de l'importance) proposées par chacun des membres du Comité d'évaluation. Les vérifications ont été effectuées en accordant une plus grande ou une moins grande importance à un facteur et en redistribuant le poids aux autres facteurs en utilisant les valeurs moyennes du Comité d'évaluation. Ainsi tous les pointages rapportés sont présentés sur un total de 100 (ou reflètent des pourcentages).

On a complété des tests pour chacun des groupes de facteurs en utilisant le pointage le plus haut donné par un membre du Comité d'évaluation, ainsi que le pointage le plus bas, pour évaluer la sensibilité du résultat par rapport au facteur en question, considéré comme une variable indépendante. La variation de la pondération du groupe de facteurs du test a été redistribuée entre les groupes de facteurs restants pour maintenir une pondération globale de 100 % pour les groupes de facteurs. Par exemple, si la pondération moyenne était de 29 % pour le facteur Circulation et transports et que le test s'appliquait à la plus grande pondération accordée à Circulation et transports (43 %), alors 14 % étaient redistribués entre les six autres groupes de facteurs conformément à leur pourcentage original du total. Réciproquement, pour le test de la plus basse pondération, le changement de poids a été ajouté conformément à leur poids original.

Conformément à cette méthodologie, une série de tests a été réalisée en variant la pondération pour chacun des facteurs. Le **tableau 7**, Pondération moyenne du Comité d'évaluation et résumé des pointages pondérés, présente un résumé de la pondération moyenne du Comité

d'évaluation, et les **tableaux 8 à 14** illustrent les tests de sensibilité pour chacun des groupes de facteurs.

**Tableau 7**  
**Pondération moyenne accordée par le comité d'évaluation et sommaire des rendements pondérés**

FACTEURS	Pondération	Corridor 1	Corridor 2	Corridor 2T	Corridor 3	Corridor 4	Corridor 5	Corridor 6	Corridor 7	Corridor 7T	Corridor 8	Corridor 9	Corridor 1
CIRCULATION ET TRANS-PORTS	29%	7.89	7.59	4.81	12.27	14.18	26.50	21.80	19.18	16.17	17.91	16.90	10.90
MILIEU NATUREL	17%	12.31	10.97	13.81	8.72	10.66	11.55	10.19	10.22	14.51	8.05	8.49	13.18
MILIEU CULTUREL	9%	7.31	6.19	6.43	6.67	5.28	4.03	5.35	7.35	8.22	7.85	6.78	7.08
ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES	5%	1.75	1.30	4.54	1.12	0.93	0.30	3.16	3.16	4.54	3.53	3.90	4.00
MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE	7%	0.25	0.18	0.15	2.27	2.26	5.56	5.68	4.38	4.25	4.37	3.85	1.63
UTILISATION DU SOL ET PROPRIÉTÉS	8%	6.38	5.72	6.65	7.59	7.92	7.72	3.62	5.26	5.73	5.65	5.88	3.99
COÛTS	25%	23.47	21.92	0.00	21.00	21.69	24.64	24.74	22.54	6.73	22.67	22.83	25.03
Rendement du corridor	100%	59.35	53.87	36.39	59.64	62.93	80.30	74.54	72.09	60.16	70.03	68.64	65.80
Classement selon pondération moyenne du comité d'évaluation		10	11	12	9	7	1	2	3	8	4	5	6

**Tableau 8**  
**Tests de sensibilité No. 1 et 2 - Transport et circulation - Test avec pondération forte et faible**

		Corridor 1	Corridor 2	Corridor 2T	Corridor 3	Corridor 4	Corridor 5	Corridor 6	Corridor 7	Corridor 7T	Corridor 8	Corridor 9	Corridor 10
<b>1. CIRCULATION ET TRANSPORTS - Pondération forte 43%</b>													
CIRCULATION ET TRANSPORTS	43%	11.89	11.44	7.25	18.49	21.38	39.95	32.87	28.92	24.38	27.00	25.48	16.44
MILIEU NATUREL	14%	9.82	8.75	11.01	6.95	8.50	9.21	8.13	8.15	11.57	6.42	6.77	10.51
MILIEU CULTUREL	7%	5.83	4.93	5.13	5.32	4.21	3.21	4.26	5.86	6.55	6.26	5.41	5.64
ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES	4%	1.39	1.04	3.62	0.90	0.74	0.24	2.52	2.52	3.62	2.82	3.11	3.19
MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE	5%	0.20	0.14	0.12	1.81	1.80	4.44	4.53	3.50	3.39	3.48	3.07	1.30
UTILISATION DU SOL ET PROPRIÉTÉS	7%	5.09	4.56	5.31	6.05	6.31	6.15	2.89	4.19	4.57	4.51	4.69	3.18
COÛTS	20%	18.72	17.48	0.00	16.75	17.30	19.65	19.73	17.97	5.37	18.08	18.20	19.96
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>52.93</b>	<b>48.35</b>	<b>32.43</b>	<b>56.27</b>	<b>60.25</b>	<b>82.86</b>	<b>74.93</b>	<b>71.11</b>	<b>59.46</b>	<b>68.56</b>	<b>66.74</b>	<b>60.22</b>
<b>CLASSEMENT</b>		10	11	12	9	6	1	2	3	8	4	5	7
<b>2. CIRCULATION ET TRANSPORTS - Pondération faible 15%</b>													
CIRCULATION ET TRANSPORTS	15%	4.15	3.99	2.53	6.45	7.46	13.94	11.47	10.09	8.50	9.42	8.89	5.73
MILIEU NATUREL	21%	14.64	13.05	16.42	10.37	12.68	13.73	12.12	12.15	17.25	9.57	10.10	15.68
MILIEU CULTUREL	11%	8.69	7.36	7.65	7.93	6.28	4.79	6.36	8.74	9.77	9.33	8.06	8.42
ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES	5%	2.08	1.55	5.40	1.34	1.10	0.36	3.76	3.76	5.40	4.20	4.64	4.75
MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE	8%	0.30	0.21	0.17	2.70	2.69	6.62	6.75	5.21	5.06	5.20	4.58	1.94
UTILISATION DU SOL ET PROPRIÉTÉS	10%	7.59	6.80	7.91	9.03	9.42	9.18	4.31	6.25	6.82	6.72	7.00	4.74
COÛTS	30%	27.91	26.07	0.00	24.98	25.80	29.30	29.42	26.80	8.01	26.96	27.15	29.76
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>65.35</b>	<b>59.03</b>	<b>40.08</b>	<b>62.79</b>	<b>65.43</b>	<b>77.91</b>	<b>74.18</b>	<b>73.00</b>	<b>60.81</b>	<b>71.40</b>	<b>70.41</b>	<b>71.02</b>
<b>CLASSEMENT</b>		8	11	12	9	7	1	2	3	10	4	6	5

**Tableau 9**  
**Tests de sensibilité No. 3 et 4 - Milieu naturel - Test avec pondération forte et faible**

		Corridor 1	Corridor 2	Corridor 2T	Corridor 3	Corridor 4	Corridor 5	Corridor 6	Corridor 7	Corridor 7T	Corridor 8	Corridor 9	Corridor 10
<b>3. MILIEU NATUREL - Pondération forte 45%</b>													
CIRCULATION ET TRANSPORTS	19%	5.25	5.05	3.20	8.16	9.43	17.63	14.50	12.76	10.76	11.91	11.24	7.25
MILIEU NATUREL	45%	31.98	28.51	35.88	22.65	27.70	30.01	26.49	26.56	37.70	20.92	22.07	34.25
MILIEU CULTUREL	6%	4.86	4.12	4.28	4.43	3.52	2.68	3.56	4.89	5.47	5.22	4.51	4.71
ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES	3%	1.16	0.87	3.02	0.75	0.62	0.20	2.10	2.10	3.02	2.35	2.60	2.66
MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE	5%	0.17	0.12	0.10	1.51	1.50	3.70	3.78	2.92	2.83	2.91	2.56	1.09
UTILISATION DU SOL ET PRO- PRIÉTÉS	5%	4.24	3.81	4.43	5.05	5.27	5.13	2.41	3.50	3.81	3.76	3.91	2.65
COÛTS	17%	15.61	14.58	0.00	13.97	14.43	16.39	16.46	14.99	4.48	15.08	15.19	16.65
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>63.27</b>	<b>57.05</b>	<b>50.90</b>	<b>56.53</b>	<b>62.47</b>	<b>75.74</b>	<b>69.29</b>	<b>67.71</b>	<b>68.06</b>	<b>62.15</b>	<b>62.08</b>	<b>69.26</b>
CLASSEMENT		6	10	12	11	7	1	2	5	4	8	9	3
<b>4. MILIEU NATUREL - Pondération faible 7%</b>													
CIRCULATION ET TRANSPORTS	32%	8.87	8.53	5.41	13.80	15.95	29.81	24.52	21.58	18.19	20.14	19.01	12.26
MILIEU NATUREL	7%	4.97	4.44	5.58	3.52	4.31	4.67	4.12	4.13	5.86	3.25	3.43	5.33
MILIEU CULTUREL	10%	8.22	6.96	7.23	7.50	5.94	4.53	6.02	8.26	9.24	8.82	7.63	7.96
ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES	5%	1.96	1.47	5.11	1.26	1.04	0.34	3.55	3.55	5.11	3.97	4.39	4.49
MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE	8%	0.28	0.20	0.16	2.56	2.54	6.26	6.39	4.93	4.78	4.92	4.33	1.84
UTILISATION DU SOL ET PRO- PRIÉTÉS	9%	7.17	6.43	7.48	8.54	8.91	8.68	4.07	5.91	6.45	6.36	6.62	4.48
COÛTS	29%	26.40	24.66	0.00	23.62	24.40	27.71	27.83	25.35	7.58	25.50	25.68	28.15
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>57.89</b>	<b>52.69</b>	<b>30.98</b>	<b>60.80</b>	<b>63.10</b>	<b>82.00</b>	<b>76.50</b>	<b>73.72</b>	<b>57.21</b>	<b>72.97</b>	<b>71.09</b>	<b>64.52</b>
CLASSEMENT		9	11	12	8	7	1	2	3	10	4	5	6

**Tableau 10**  
**Tests de sensibilité No. 5 et 6 - Milieu naturel - Test avec pondération forte et faible**

		Corridor 1	Corridor 2	Corridor 2T	Corridor 3	Corridor 4	Corridor 5	Corridor 6	Corridor 7	Corridor 7T	Corridor 8	Corridor 9	Corridor 10
<b>5. MILIEU CULTUREL - Pondération forte 22%</b>													
CIRCULATION ET TRANSPORTS	24%	6.77	6.51	4.13	10.52	12.17	22.74	18.71	16.46	13.88	15.37	14.50	9.35
MILIEU NATUREL	15%	10.56	9.42	11.85	7.48	9.15	9.91	8.75	8.77	12.45	6.91	7.29	11.31
MILIEU CULTUREL	22%	17.67	14.96	15.54	16.12	12.78	9.74	12.93	17.76	19.87	18.97	16.39	17.11
ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES	4%	1.50	1.12	3.90	0.96	0.80	0.26	2.71	2.71	3.90	3.03	3.35	3.43
MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE	6%	0.21	0.15	0.12	1.95	1.94	4.77	4.87	3.76	3.65	3.75	3.30	1.40
UTILISATION DU SOL ET PRO- PRIÉTÉS	7%	5.47	4.91	5.71	6.51	6.80	6.62	3.11	4.51	4.92	4.85	5.05	3.42
COÛTS	22%	20.14	18.81	0.00	18.02	18.61	21.14	21.23	19.34	5.78	19.45	19.59	21.47
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>62.33</b>	<b>55.88</b>	<b>41.25</b>	<b>61.57</b>	<b>62.24</b>	<b>75.19</b>	<b>72.30</b>	<b>73.32</b>	<b>64.44</b>	<b>72.33</b>	<b>69.47</b>	<b>67.50</b>
CLASSEMENT		8	11	12	10	9	1	4	2	7	3	5	6
<b>6. MILIEU CULTUREL - Pondération faible 3%</b>													
CIRCULATION ET TRANSPORTS	30%	8.41	8.10	5.13	13.09	15.13	28.28	23.26	20.47	17.26	19.11	18.03	11.63
MILIEU NATUREL	18%	13.13	11.71	14.73	9.30	11.38	12.32	10.88	10.91	15.48	8.59	9.06	14.07
MILIEU CULTUREL	3%	2.41	2.04	2.12	2.20	1.74	1.33	1.76	2.42	2.71	2.59	2.24	2.33
ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES	5%	1.86	1.39	4.84	1.20	0.99	0.32	3.37	3.37	4.84	3.77	4.16	4.26
MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE	7%	0.27	0.19	0.16	2.43	2.41	5.94	6.06	4.68	4.54	4.66	4.11	1.74
UTILISATION DU SOL ET PRO- PRIÉTÉS	9%	6.81	6.10	7.10	8.10	8.45	8.23	3.86	5.61	6.12	6.03	6.28	4.25
COÛTS	27%	25.05	23.39	0.00	22.41	23.15	26.29	26.40	24.05	7.19	24.19	24.36	26.71
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>57.94</b>	<b>52.93</b>	<b>34.09</b>	<b>58.73</b>	<b>63.25</b>	<b>82.72</b>	<b>75.60</b>	<b>71.51</b>	<b>58.13</b>	<b>68.94</b>	<b>68.25</b>	<b>65.00</b>
CLASSEMENT		10	11	12	8	7	1	2	3	9	4	5	6

**Tableau 11**  
**Tests de sensibilité No. 7 et 8 – Activités et ressources aquatiques - Test avec pondération forte et faible**

		Corridor 1	Corridor 2	Corridor 2T	Corridor 3	Corridor 4	Corridor 5	Corridor 6	Corridor 7	Corridor 7T	Corridor 8	Corridor 9	Corridor 10
<b>7. ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES - Pondération forte 10%</b>													
<b>CIRCULATION ET TRANSPORTS</b>	<b>27%</b>	7.43	7.15	4.53	11.56	13.37	24.98	20.55	18.09	15.25	16.88	15.93	10.28
<b>MILIEU NATUREL</b>	<b>16%</b>	11.60	10.35	13.02	8.22	10.05	10.89	9.61	9.64	13.68	7.59	8.01	12.43
<b>MILIEU CULTUREL</b>	<b>9%</b>	6.89	5.83	6.06	6.29	4.98	3.80	5.04	6.93	7.75	7.40	6.39	6.67
<b>ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES</b>	<b>10%</b>	3.85	2.87	10.00	2.47	2.04	0.67	6.96	6.96	10.00	7.78	8.60	8.80
<b>MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE</b>	<b>6%</b>	0.24	0.17	0.14	2.14	2.13	5.25	5.35	4.13	4.01	4.12	3.63	1.54
<b>UTILISATION DU SOL ET PRO- PRIÉTÉS</b>	<b>8%</b>	6.01	5.39	6.27	7.16	7.47	7.28	3.41	4.95	5.40	5.33	5.55	3.76
<b>COÛTS</b>	<b>24%</b>	22.13	20.67	0.00	19.80	20.45	23.23	23.33	21.25	6.35	21.37	21.52	23.60
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>58.15</b>	<b>52.43</b>	<b>40.02</b>	<b>57.64</b>	<b>60.50</b>	<b>76.09</b>	<b>74.26</b>	<b>71.95</b>	<b>62.44</b>	<b>70.47</b>	<b>69.63</b>	<b>67.07</b>
<b>CLASSEMENT</b>		9	11	12	10	8	1	2	3	7	4	5	6
<b>8. ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES - Pondération faible 1%</b>													
<b>CIRCULATION ET TRANSPORTS</b>	<b>30%</b>	8.18	7.87	4.99	12.72	14.71	27.48	22.61	19.89	16.77	18.57	17.53	11.31
<b>MILIEU NATUREL</b>	<b>18%</b>	12.77	11.38	14.32	9.04	11.06	11.98	10.57	10.60	15.05	8.35	8.81	13.67
<b>MILIEU CULTUREL</b>	<b>9%</b>	7.58	6.42	6.67	6.91	5.48	4.18	5.55	7.62	8.52	8.14	7.03	7.34
<b>ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES</b>	<b>1%</b>	0.38	0.29	1.00	0.25	0.20	0.07	0.70	0.70	1.00	0.78	0.86	0.88
<b>MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE</b>	<b>7%</b>	0.26	0.18	0.15	2.36	2.34	5.77	5.89	4.55	4.41	4.53	3.99	1.69
<b>UTILISATION DU SOL ET PRO- PRIÉTÉS</b>	<b>9%</b>	6.62	5.93	6.90	7.87	8.21	8.00	3.76	5.45	5.94	5.86	6.10	4.13
<b>COÛTS</b>	<b>26%</b>	24.34	22.74	0.00	21.78	22.50	25.55	25.66	23.37	6.98	23.51	23.68	25.95
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>60.12</b>	<b>54.81</b>	<b>34.03</b>	<b>60.93</b>	<b>64.50</b>	<b>83.03</b>	<b>74.73</b>	<b>72.18</b>	<b>58.68</b>	<b>69.74</b>	<b>68.00</b>	<b>64.98</b>
<b>CLASSEMENT</b>		9	11	12	8	7	1	2	3	10	4	5	6

**Tableau 12**  
**Tests de sensibilité No. 9 et 10 – Milieu socioéconomique - Test avec pondération forte et faible**

		Corridor 1	Corridor 2	Corridor 2T	Corridor 3	Corridor 4	Corridor 5	Corridor 6	Corridor 7	Corridor 7T	Corridor 8	Corridor 9	Corridor 10
<b>9. MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE - Pondération forte 15%</b>													
CIRCULATION ET TRANSPORTS	26%	7.19	6.92	4.39	11.19	12.94	24.17	19.89	17.50	14.75	16.34	15.42	9.95
MILIEU NATUREL	16%	11.23	10.01	12.60	7.95	9.73	10.53	9.30	9.32	13.24	7.35	7.75	12.03
MILIEU CULTUREL	8%	6.67	5.64	5.87	6.08	4.82	3.68	4.88	6.70	7.50	7.16	6.18	6.46
ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES	4%	1.59	1.19	4.14	1.02	0.85	0.28	2.88	2.88	4.14	3.22	3.56	3.64
MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE	15%	0.55	0.39	0.32	5.00	4.97	12.24	12.49	9.64	9.35	9.61	8.47	3.59
UTILISATION DU SOL ET PRO- PRIÉTÉS	7%	5.82	5.22	6.07	6.92	7.22	7.04	3.30	4.79	5.23	5.16	5.37	3.64
COÛTS	23%	21.41	20.00	0.00	19.16	19.79	22.47	22.57	20.56	6.14	20.68	20.83	22.83
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>54.46</b>	<b>49.37</b>	<b>33.38</b>	<b>57.33</b>	<b>60.31</b>	<b>80.41</b>	<b>75.31</b>	<b>71.40</b>	<b>60.35</b>	<b>69.51</b>	<b>67.57</b>	<b>62.13</b>
<b>CLASSEMENT</b>		10	11	12	9	8	1	2	3	7	4	5	6
<b>10. MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE - Pondération faible 1%</b>													
CIRCULATION ET TRANSPORTS	30%	8.38	8.06	5.11	13.03	15.07	28.16	23.16	20.38	17.18	19.03	17.95	11.58
MILIEU NATUREL	18%	13.08	11.66	14.67	9.26	11.33	12.27	10.83	10.86	15.41	8.55	9.02	14.01
MILIEU CULTUREL	10%	7.77	6.57	6.83	7.08	5.62	4.28	5.68	7.81	8.73	8.34	7.20	7.52
ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES	5%	1.86	1.38	4.82	1.19	0.99	0.32	3.36	3.36	4.82	3.75	4.15	4.24
MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE	1%	0.04	0.03	0.02	0.33	0.33	0.82	0.83	0.64	0.62	0.64	0.56	0.24
UTILISATION DU SOL ET PRO- PRIÉTÉS	9%	6.78	6.08	7.07	8.06	8.41	8.20	3.85	5.58	6.09	6.01	6.25	4.24
COÛTS	27%	24.94	23.29	0.00	22.31	23.05	26.18	26.29	23.95	7.16	24.09	24.26	26.59
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>62.83</b>	<b>57.08</b>	<b>38.53</b>	<b>61.28</b>	<b>64.79</b>	<b>80.22</b>	<b>74.00</b>	<b>72.58</b>	<b>60.02</b>	<b>70.40</b>	<b>69.40</b>	<b>68.42</b>
<b>CLASSEMENT</b>		8	11	12	9	7	1	2	3	10	4	5	6

**Tableau 13**  
**Tests de sensibilité No. 11 et 12 – Utilisation du sol et propriétés - Test avec pondération forte et faible**

		Corridor 1	Corridor 2	Corridor 2T	Corridor 3	Corridor 4	Corridor 5	Corridor 6	Corridor 7	Corridor 7T	Corridor 8	Corridor 9	Corridor 10
<b>11. UTILISATION DU SOL ET PROPRIÉTÉS - Pondération forte 15%</b>													
<b>CIRCULATION ET TRANSPORTS</b>	<b>26%</b>	7.30	7.03	4.45	11.36	13.13	24.54	20.19	17.77	14.98	16.58	15.65	10.10
<b>MILIEU NATUREL</b>	<b>16%</b>	11.40	10.16	12.79	8.07	9.88	10.70	9.44	9.47	13.44	7.46	7.87	12.21
<b>MILIEU CULTUREL</b>	<b>8%</b>	6.77	5.73	5.95	6.17	4.89	3.73	4.95	6.80	7.61	7.27	6.28	6.56
<b>ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES</b>	<b>4%</b>	1.62	1.21	4.20	1.04	0.86	0.28	2.93	2.93	4.20	3.27	3.61	3.70
<b>MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE</b>	<b>6%</b>	0.23	0.16	0.13	2.10	2.09	5.15	5.26	4.06	3.94	4.05	3.57	1.51
<b>UTILISATION DU SOL ET PRO- PRIÉTÉS</b>	<b>15%</b>	11.64	10.44	12.14	13.85	14.45	14.08	6.61	9.59	10.46	10.32	10.74	7.27
<b>COÛTS</b>	<b>24%</b>	21.74	20.30	0.00	19.45	20.09	22.82	22.91	20.87	6.24	21.00	21.14	23.18
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>60.70</b>	<b>55.03</b>	<b>39.68</b>	<b>62.06</b>	<b>65.40</b>	<b>81.30</b>	<b>72.29</b>	<b>71.49</b>	<b>60.86</b>	<b>69.94</b>	<b>68.86</b>	<b>64.53</b>
<b>CLASSEMENT</b>		10	11	12	8	6	1	2	3	9	4	5	7
<b>12. UTILISATION DU SOL ET PROPRIÉTÉS - Pondération faible 1%</b>													
<b>CIRCULATION ET TRANSPORTS</b>	<b>31%</b>	8.51	8.18	5.19	13.23	15.30	28.59	23.52	20.69	17.44	19.32	18.23	11.76
<b>MILIEU NATUREL</b>	<b>19%</b>	13.28	11.84	14.89	9.40	11.50	12.46	11.00	11.03	15.65	8.69	9.16	14.22
<b>MILIEU CULTUREL</b>	<b>10%</b>	7.88	6.67	6.94	7.19	5.70	4.35	5.77	7.92	8.87	8.46	7.31	7.63
<b>ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES</b>	<b>5%</b>	1.88	1.41	4.90	1.21	1.00	0.33	3.41	3.41	4.90	3.81	4.21	4.31
<b>MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE</b>	<b>7%</b>	0.27	0.19	0.16	2.45	2.44	6.00	6.12	4.73	4.59	4.71	4.15	1.76
<b>UTILISATION DU SOL ET PRO- PRIÉTÉS</b>	<b>1%</b>	0.78	0.70	0.81	0.92	0.96	0.94	0.44	0.64	0.70	0.69	0.72	0.48
<b>COÛTS</b>	<b>27%</b>	25.32	23.65	0.00	22.65	23.40	26.58	26.69	24.31	7.26	24.45	24.63	27.00
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>57.91</b>	<b>52.64</b>	<b>32.88</b>	<b>57.07</b>	<b>60.30</b>	<b>79.23</b>	<b>76.94</b>	<b>72.73</b>	<b>59.40</b>	<b>70.13</b>	<b>68.41</b>	<b>67.17</b>
<b>CLASSEMENT</b>		9	11	12	10	7	1	2	3	8	4	5	6

**Tableau 14**  
**Tests de sensibilité No. 13 et 14 - Coûts - Test avec pondération forte et faible**

		Corridor 1	Corridor 2	Corridor 2T	Corridor 3	Corridor 4	Corridor 5	Corridor 6	Corridor 7	Corridor 7T	Corridor 8	Corridor 9	Corridor 10
<b>13. COÛTS - Pondération forte 50%</b>													
<b>CIRCULATION ET TRANSPORTS</b>	<b>19%</b>	5.29	5.09	3.23	8.23	9.51	17.78	14.63	12.87	10.85	12.02	11.34	7.31
<b>MILIEU NATUREL</b>	<b>12%</b>	8.26	7.36	9.26	5.85	7.15	7.75	6.84	6.86	9.73	5.40	5.70	8.85
<b>MILIEU CULTUREL</b>	<b>6%</b>	4.90	4.15	4.31	4.47	3.55	2.70	3.59	4.93	5.51	5.26	4.55	4.75
<b>ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES</b>	<b>3%</b>	1.17	0.87	3.05	0.75	0.62	0.20	2.12	2.12	3.05	2.37	2.62	2.68
<b>MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE</b>	<b>5%</b>	0.17	0.12	0.10	1.52	1.52	3.73	3.81	2.94	2.85	2.93	2.58	1.09
<b>UTILISATION DU SOL ET PRO- PRIÉTÉS</b>	<b>6%</b>	4.28	3.84	4.46	5.09	5.31	5.18	2.43	3.53	3.85	3.79	3.95	2.67
<b>COÛTS</b>	<b>50%</b>	46.06	43.02	0.00	41.21	42.57	48.35	48.55	44.23	13.22	44.49	44.80	49.11
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>70.13</b>	<b>64.46</b>	<b>24.41</b>	<b>67.14</b>	<b>70.24</b>	<b>85.70</b>	<b>81.96</b>	<b>77.47</b>	<b>49.06</b>	<b>76.26</b>	<b>75.54</b>	<b>76.47</b>
<b>CLASSEMENT</b>		8	10	12	9	7	1	2	3	11	5	6	4
<b>14. COÛTS - Pondération faible 10%</b>													
<b>CIRCULATION ET TRANSPORTS</b>	<b>34%</b>	9.52	9.16	5.81	14.81	17.13	32.01	26.33	23.17	19.53	21.63	20.41	13.17
<b>MILIEU NATUREL</b>	<b>21%</b>	14.87	13.25	16.68	10.53	12.88	13.95	12.31	12.34	17.52	9.72	10.26	15.92
<b>MILIEU CULTUREL</b>	<b>11%</b>	8.83	7.47	7.77	8.05	6.38	4.87	6.46	8.87	9.93	9.48	8.19	8.55
<b>ACTIVITÉS ET RESSOURCES AQUATIQUES</b>	<b>5%</b>	2.11	1.57	5.48	1.36	1.12	0.37	3.82	3.82	5.48	4.26	4.71	4.82
<b>MILIEU SOCIOÉCONOMIQUE</b>	<b>8%</b>	0.30	0.21	0.18	2.74	2.73	6.72	6.86	5.30	5.14	5.28	4.65	1.97
<b>UTILISATION DU SOL ET PRO- PRIÉTÉS</b>	<b>10%</b>	7.70	6.91	8.04	9.17	9.56	9.32	4.37	6.35	6.92	6.83	7.11	4.81
<b>COÛTS</b>	<b>10%</b>	9.21	8.60	0.00	8.24	8.51	9.67	9.71	8.85	2.64	8.90	8.96	9.82
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>52.54</b>	<b>47.19</b>	<b>43.94</b>	<b>54.91</b>	<b>58.32</b>	<b>76.90</b>	<b>69.86</b>	<b>68.69</b>	<b>67.16</b>	<b>66.09</b>	<b>64.29</b>	<b>59.07</b>
<b>CLASSEMENT</b>		10	11	12	9	8	1	2	3	4	5	6	7

### 9.3.1 Résumé des tests de sensibilité

Ces tests de sensibilité ne suffisent pas à justifier la sélection d'une option en particulier. Toutefois, ils fournissent au Comité d'évaluation un outil lui permettant de vérifier la nature adéquate du processus décisionnel en ce qui concerne la recommandation d'ordre technique et ils assurent la fiabilité du résultat du processus de sélection.

L'équipe de projet et le Comité directeur ont conclu cet exercice d'analyse de sensibilité démontrant que le choix du corridor 5 constituait la solution la plus équilibrée compte tenu d'une gamme diversifiée de points de vue, Comme l'indique le **tableau 15**, Résumé des tests de sensibilité.

Tableau 15  
Summary of Sensitivity Tests

FACTORS	Corridor 1	Corridor 2	Corridor 2T	Corridor 3	Corridor 4	Corridor 5	Corridor 6	Corridor 7	Corridor 7T	Corridor 8	Corridor 9	Corridor 10
EVALUATION COMMITTEE	10	11	12	9	7	1	2	3	8	4	5	6
<b>TRAFFIC AND TRANSPORTATION - HIGH 43%</b>												
RANKING	10	11	12	9	6	1	2	3	8	4	5	7
<b>TRAFFIC AND TRANSPORTATION - LOW 15%</b>												
RANKING	8	11	12	9	7	1	2	3	10	4	6	5
<b>NATURAL ENVIRONMENT - HIGH 45%</b>												
RANKING	6	10	12	11	7	1	2	5	4	8	9	3
<b>NATURAL ENVIRONMENT - LOW 7%</b>												
RANKING	9	11	12	8	7	1	2	3	10	4	5	6
<b>CULTURAL ENVIRONMENT - HIGH 22%</b>												
RANKING	8	11	12	10	9	1	4	2	7	3	5	6
<b>CULTURAL ENVIRONMENT - LOW 3%</b>												
RANKING	10	11	12	8	7	1	2	3	9	4	5	6
<b>WATER USE AND RESOURCES - HIGH 10%</b>												
RANKING	9	11	12	10	8	1	2	3	7	4	5	6
<b>WATER USE AND RESOURCES - LOW 1%</b>												
RANKING	9	11	12	8	7	1	2	3	10	4	5	6
<b>SOCIO-ECONOMIC ENVIRONMENT - HIGH 15%</b>												
RANKING	10	11	12	9	8	1	2	3	7	4	5	6
<b>SOCIO-ECONOMIC ENVIRONMENT - LOW 1%</b>												
RANKING	8	11	12	9	7	1	2	3	10	4	5	6
<b>LAND USE AND PROPERTY - HIGH 15%</b>												
RANKING	10	11	12	8	6	1	2	3	9	4	5	7

FACTORS	Corridor 1	Corridor 2	Corridor 2T	Corridor 3	Corridor 4	Corridor 5	Corridor 6	Corridor 7	Corridor 7T	Corridor 8	Corridor 9	Corridor 10
<b>LAND USE AND PROPERTY - LOW 1%</b>												
RANKING	9	11	12	10	7	1	2	3	8	4	5	6
<b>COSTS - HIGH 50%</b>												
RANKING	8	10	12	9	7	1	2	3	11	5	6	4
<b>COSTS - LOW 10%</b>												
RANKING	10	11	12	9	8	1	2	3	4	5	6	7
<b>COSTS - 0%</b>												
RANKING	11	12	10	9	7	1	3	4	2	5	6	8

## 9.4 Résumé du classement des options

L'évaluation technique a démontré un compromis entre les caractéristiques des deux options ayant le mieux performé (les corridors 5 et 6 respectivement) et celles des options classées dans les troisième à cinquième rangs (les corridors 7, 8 et 9 respectivement). Les corridors 5 et 6 apporteraient d'importantes améliorations à la performance en matière de transports lorsqu'on les compare aux options 7, 8 et 9. Lors de la quatrième séance de consultation publique (SCP4), les membres du public qui résident à proximité du corridor 5 étaient persuadés qu'il y aurait moins d'effets sur les collectivités locales si un corridor situé plus à l'est était sélectionné. Les commentaires qui suivent répondent à leurs préoccupations.

1. Des membres de la communauté du corridor 5 ont demandé si suffisamment de poids était aux aspects communautaires. L'évaluation technique a pris en considération un grand nombre de sous-facteurs reliés à la qualité de vie des gens vivant dans toute la région; ce qui représente environ 40 % de tous les critères évalués. Ces sous-facteurs étaient dispersés entre un certain nombre de groupes de facteurs d'évaluation. L'évaluation a conclu que le corridor 5 offrirait un meilleur rendement en matière de transports, des impacts environnementaux moindres et un coût raisonnable.
2. Le corridor 5 permettrait à la circulation de se disperser en aval de la liaison dans plus d'endroits que les autres options, ce qui réduit la circulation restant sur les routes menant à ou provenant de la liaison. Ce faisant, les impacts comme le bruit, les émissions atmosphériques et l'intrusion dans les collectivités locales sont réduits. Le corridor 5 bénéficie d'un corridor de transport du côté du Québec qui a été planifié et protégé depuis plus de 30 ans pour ce genre de liaison urbaine. En fait, la Ville de Gatineau a consenti un investissement important en réaménageant la route dans les limites du corridor. En Ontario, l'option 5 emprunte un corridor qui appartient à la CCN et dont l'emprise est très large, ce qui protège en quelque sorte les propriétés adjacentes d'impacts physiques directs importants. Le corridor n° 6, qui est à proximité du corridor 5, affiche une performance presque aussi bonne en matière de transports, mais est beaucoup moins bien classé à cause de ses impacts plus importants sur les collectivités locales. Il affecte directement soixante-dix-neuf unités d'habitation et cinq commerces dans Gatineau.
3. Les corridors 7, 8 et 9 ont été classés très près les uns des autres et possèdent des caractéristiques différentes du corridor 5. Étant plus éloignées du secteur central, ces options attirent moins de déplacements et moins de véhicules commerciaux et n'appuieraient pas autant les politiques d'utilisation du sol municipales et provinciales que le corridor 5 ne le ferait en 2031. Cela entraînerait une plus grande pression pour l'étalement urbain et les développements dans les secteurs situés à l'est, et donc de plus longs déplacements et des incidences sur l'exploitation du réseau régional de transport en commun pour desservir les nouveaux développements. Des effets environnementaux plus importants sont associés à ces liaisons, qui contiennent de plus vastes terres humides et écosystèmes d'intérêt provincial. Bien que ces trois liaisons aient moins d'impacts sur les collectivités locales, des communautés sont établies à des distances semblables à celles du corridor 5. De plus, ces trois corridors n'ont pas la capacité de disperser la circulation aussi efficacement que le corridor 5. Toute la circu-

lation menant à ou provenant de la liaison utilise un petit nombre de liens. Par exemple, en Ontario, la majorité des déplacements utiliserait la route d'Ottawa 174 pour rejoindre une liaison des corridors 7, 8 ou 9.

4. Le corridor 10 est le plus éloigné du secteur central et dessert mal les destinations des déplacements et du camionnage. Le Comité d'évaluation a jugé que cette caractéristique désavantageait davantage ce corridor que sa bonne performance par rapport au coût.
5. Les options de ponts dans la partie ouest (les corridors 1, 2, 3 et 4) se sont toutes classées moins bien que les options de liaisons situées dans la partie est. Bien que l'on ait tenu compte des effets potentiels sur le parc Andrew Haydon, cela n'est pas la raison principale du classement moins élevé que l'option 5. La moins bonne performance en matière de circulation, les coûts élevés pour franchir le lac Deschênes et les impacts sur le grand plan d'eau utilisé pour la voile ont été des arguments pour classer cette liaison sous celle du corridor 5. L'analyse technique a démontré que la partie ouest sera considérée comme une priorité secondaire par rapport au projet initial dans l'est.

Les options de tunnels ont été classées aux derniers rangs de toutes les options considérées. Cette évaluation a tenu compte de l'ampleur de la différence des coûts (entre un pont et un tunnel) versus la capacité du tunnel à réduire ou à éliminer la plus grande partie des impacts environnementaux. En raison de l'ajout des options comportant des tunnels, un poids plus important a été accordé au facteur coûts. Si les options de tunnel n'avaient pas fait partie de la liste des options considérées, le facteur coût se serait avéré moins important et son poids aurait été considérablement moindre.

Une description complète de l'analyse et de la méthode d'évaluation, des impacts qui ont été mesurés et des résultats de l'évaluation technique est présentée dans l'annexe technique du **rapport Analyse et Évaluation, datée du 16 octobre 2008**.

## 9.5 Résultats de l'évaluation

Les conclusions dégagées par l'équipe de projet sont les suivantes.

- Le corridor de l'Île Kettle a obtenu le meilleur classement général.
  - Il a obtenu le plus haut pointage pour les sous-facteurs des transports et de la circulation parce que les débits prévus (automobiles et camions) pour ce corridor sont plus élevés que pour toutes les autres options pour l'horizon de planification de 2031. La prévision du débit de camions détourné du centre-ville est de 1800 véhicules par jour en 2031; ce qui représente un délestage approximatif de 40 % de tous les véhicules commerciaux du pont Macdonald Cartier et environ un tiers de la circulation de tous les camions qui empruntent les deux ponts interprovinciaux.
  - Il s'est classé moyennement bien en ce qui concerne les sous-facteurs de l'environnement naturel parce que l'alignement emprunte généralement des routes existantes et que le

pont au-dessus de l'Île Kettle serait implanté à la pointe de l'île, de façon à réduire l'empreinte sur le milieu.

- Il s'est classé très bien en ce qui concerne les sous-facteurs de l'utilisation du sol et des propriétés parce que ce corridor emprunte généralement des corridors de transport existants. Il s'agit d'un corridor identifié et protégé par le Plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau. Du côté d'Ottawa, il s'agit d'une route existante à large emprise.
- Il s'est classé très bien en ce qui concerne les sous-facteurs socio-économiques parce que ce corridor obtiendrait une bonne performance en matière de circulation des marchandises commerciales.
- Le coût projeté de ce corridor, qui se chiffre aux environs de 400 à 500 millions de dollars (en dollars 2008), s'avère raisonnable en comparaison au coût des autres options à l'étude.

Dans l'ensemble, les options de la partie ouest ne se sont pas aussi bien classées que les options de la partie est. Par conséquent, aucune option de la partie ouest n'est recommandée pour mise en œuvre à titre de premier projet pour un horizon de planification sur 20 ans. La Phase 2 de l'évaluation environnementale ne sera entreprise que pour le corridor 5.

Bien qu'il soit toujours souhaitable d'identifier un emplacement pour une future liaison dans la partie ouest, aucun corridor n'a été identifié par la présente étude pour les raisons qui suivent.

- On s'attend à ce que le besoin d'une future liaison dans la partie ouest se manifeste à la fin ou au-delà de l'horizon de planification des plans d'urbanisme et, d'ici là, les prévisions de circulation, de population et d'emplois auront changé. Ces prévisions devraient être évaluées périodiquement au cours des 5, 10 et 15 prochaines années.
- À mesure que la croissance se poursuit vers l'ouest et qu'elle est mieux définie, la demande en matière de transport pour une liaison à l'ouest du lac Deschênes s'accroîtra également. Cette demande devrait être surveillée.
- La mise en œuvre du projet de l'Île Kettle établira une nouvelle base de référence pour comparer les options futures.

Suite à la SCP 4, un certain nombre de personnes vivant à proximité du corridor 5 ont exprimé leurs préoccupations quant aux effets d'augmenter l'achalandage de la promenade de l'Aviation. Ces commentaires ont été examinés. Toutefois, en se basant sur l'opinion des spécialistes de l'équipe de projet, les experts techniques sont toujours d'avis qu'il est possible d'atténuer ou de compenser tous les impacts dans ce corridor. Le corridor 5 démontre les meilleures capacités à atteindre les objectifs de l'étude en matière de transports, y compris la réduction de tous les impacts sur l'environnement naturel, culturel et social.

Pour traiter les commentaires reçus lors de la SCP 4, le programme de travail de la Phase 2 examinera ces préoccupations en étudiant soigneusement les données détaillées relatives aux incidences sur les collectivités locales concernées en matière de bruit, de qualité de l'air et de circulation routière. Le programme de travail technique proposé, incluant l'approche méthodologique proposé, sera soumis à l'examen du public lors de la première séance de consultation publique de la Phase 2. La Phase 2 de l'EE évaluera un avant-projet sommaire et examinera les

moyens de réduire les effets environnementaux et d'améliorer l'état du milieu naturel aux environs de la liaison de l'Île Kettle (corridor 5).

## 10.0 CONCLUSIONS

### 10.1 Conclusions de l'étude

En conclusion, l'équipe de projet recommande le corridor 5 parce que cette option constitue le choix le plus équilibré pour une nouvelle liaison enjambant la rivière des Outaouais. Cet emplacement promet une forte performance en matière de transports, des impacts environnementaux réduits et un coût de construction raisonnable.

Le corridor 5 ne requiert que peu ou pas d'acquisitions de terrains en Ontario parce qu'il emprunte des terrains qui appartiennent déjà à la CCN. Le recours à la promenade de l'Aviation réduit les impacts directs sur les propriétés des quartiers résidentiels adjacents puisque ce corridor est situé à l'intérieur d'une large emprise qui permet des marges de recul importantes par rapport aux propriétés résidentielles adjacentes. Au Québec, cette option emprunte un corridor qui a été planifié et protégé et dont le réseau routier a été amélioré depuis plus de 30 ans.

En Ontario, la promenade de l'Aviation sera maintenue et la liaison profitera du surplus de capacité de cette route, qui peut accommoder la demande en transport prévue sans nécessiter d'élargir la configuration actuelle à 4 voies, à l'exception du tronçon au nord du chemin de Montréal où la chaussée ne comporte présentement que deux voies. Au Québec, la liaison se raccordera à la montée Paiement au niveau du boulevard Maloney et utilisera cette artère récemment améliorée en direction nord jusqu'à l'Autoroute 50.

Même si le corridor 5 se classe très avantageusement lorsqu'on le compare aux autres corridors, il n'en comporte pas moins des impacts sur l'environnement naturel, culturel et social, et sur les ressources et activités aquatiques. Les résultats de l'évaluation ont été présentés lors de la SCP 4. Plusieurs questions et enjeux ont été soulevés par le public et par les Premières nations algonquines. Ces questions, décrites dans les sections 6.4 et 7.0, devront être analysées plus à fond pour cerner les moyens d'y répondre. Par exemple, il y a dans le tronçon situé entre le chemin de Montréal et la rivière des Outaouais un certain nombre de propriétés résidentielles existantes situées le long du côté ouest de l'emprise et qui pourraient être affectées par l'aménagement de la liaison. Cet enjeu devra être étudié en détail en vue d'offrir une solution acceptable.

Les travaux de la phase 2 étudieront les effets suivants, entre autres :

- Les niveaux de bruit associés aux démarrages et aux arrêts des camions aux intersections munies de feux de circulation (on étudiera la possibilité d'aménager des carrefours à niveaux séparés);
- L'intrusion de la circulation dans les quartiers résidentiels et la congestion sur des routes artérielles.
- Les impacts sur l'habitat du poisson.
- Les impacts sur l'habitat naturel, y compris la réserve de l'Île Kettle.
- Les préoccupations éventuelles des Premières nations.

- L'accès à l'hôpital Montfort, les impacts possibles sur l'appareil d'imagerie par résonance magnétique (IRM) et les changements du niveau de bruit au Centre des soins palliatifs.
- L'intrusion visuelle.
- La perte de l'accès aux commerces du boulevard St-Laurent avec la fermeture des rampes de l'autoroute 417.

## 10.2 À propos des objectifs des politiques

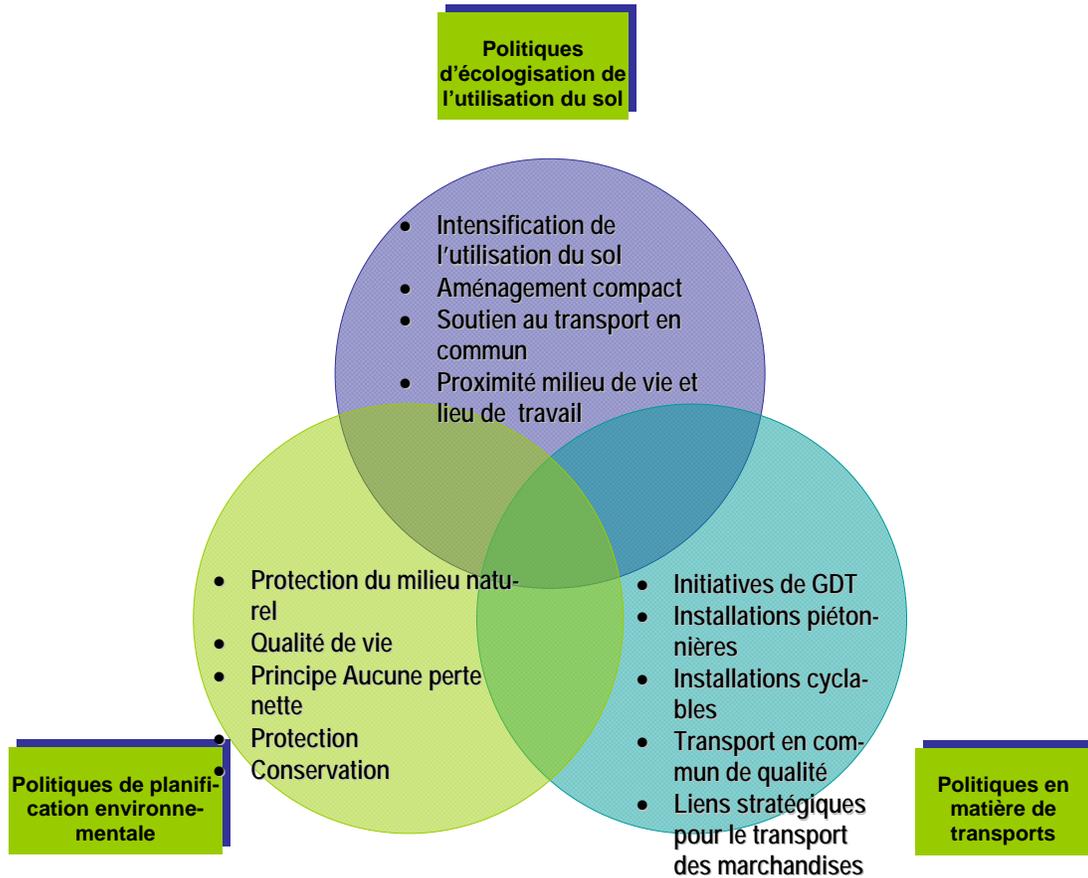
L'énoncé de politique provinciale de l'Ontario (2005), et autres politiques en matière de planification de l'utilisation du sol ontariennes soutiennent tous le changement des modèles de développement par le biais de l'intensification, des aménagements compacts, de la protection des terres agricoles contre de développement urbain et de l'établissement de périmètres urbains solides, ainsi que de la gestion de la demande en transports. Le Québec possède des politiques de planification semblables, dont celles qui s'opposent à toute autre perte de terres agricoles.

Une vision de développement durable est recommandée pour l'avenir de la RCN. Cela exige une approche de planification équilibrée qui tient compte de l'intégration des politiques de l'utilisation du sol, des transports et de l'environnement comme illustré à la **Figure 25 - Planification durable intégrée recommandée**.

Les plans d'urbanisme reflètent ces principes d'intensification urbaine. En fait, les plans d'urbanisme identifient, à titre de leurs priorités en ordre décroissant, la marche, le cyclisme, le transport en commun et ensuite les liens routiers stratégiques. Les plans d'urbanisme décrits dans le présent rapport reflètent ces principes en respectant les liens piétonniers et cyclables existants, en recommandant des initiatives parallèles de transport en commun interprovincial pour accroître la clientèle et en réduisant l'étalement urbain dans l'avenir en s'assurant que le corridor privilégié se situe dans les limites du secteur urbain (à l'intérieur de la Ceinture de verdure à Ottawa).

La présente étude a mesuré la performance de dix emplacements potentiels de liaisons (et douze solutions techniques) quant à leur capacité à attirer la circulation entre Gatineau et Ottawa, À cette fin, l'équipe de projet a employé un outil de modélisation des transports qui mesure la compatibilité avec les politiques d'intensification urbaine du Plan officiel de la Ville d'Ottawa et avec les politiques de développement en faveur de l'intensification urbaine du Plan d'urbanisme de Gatineau. Le corridor 5, la liaison de l'Île Kettle, affiche une performance supérieure à tous les autres emplacements de ce point de vue. Ce critère a été mesuré dans le sous-groupe des transports, mais il constitue également une mesure valable de la viabilité du milieu urbain.

Figure 25  
Modèle intégré de planification durable



### 10.3 Enjeux soulevés

Les enjeux importants suivants ont été soulevés suite à la présentation de l’option privilégiée du point de vue technique, lors de la quatrième ronde de consultation publique :

- Aucune liaison retenue dans le secteur ouest;
- Besoin d’une route périphérique contournant Ottawa;
- Avantages du transport en commun;
- Intensification de l’utilisation du sol;
- Effets sur les quartiers avoisinants.

Le **tableau 16** présente un échantillon des enjeux et préoccupations les plus importants.

**Tableau 16**  
**Enjeux finaux identifiés**

Enjeu identifié	Réponse ou action
Pourquoi l’étude n’a-t-elle pas identifié l’emplacement d’une liaison future dans la partie ouest de l’aire d’étude?	Le besoin d’une liaison dans la partie ouest de l’aire d’étude suivra la croissance dans ce secteur. La confirmation du besoin d’une nouvelle liaison dans le secteur ouest implique le suivi de la croissance et la protection des corridors éventuels.
Le concept d’une route de ceinture sera-t-il considéré?	<p>Pas pour le moment. À l’origine, la route de ceinture avait été conçue comme une route provinciale de contournement au sud d’Ottawa et reliant les autoroutes existantes. Ce projet n’a pas de statut présentement et fera l’objet d’études détaillées lorsque le besoin s’en fera sentir.</p> <p>L’ancien Plan conceptuel interprovincial avait recommandé des liaisons à la fois dans l’est et dans l’ouest pour former une boucle de contournement (ou route de ceinture) intermunicipale pour faciliter les déplacements à l’intérieur de la zone urbaine. La réalisation d’un réseau d’évitement en forme de boucle est souhaitable parce qu’il permet le partage de la capacité du réseau routier entre les deux provinces.</p>

Enjeu identifié	Réponse ou action
<p>Le plan comprend-il le transport en commun?</p>	<p>La présente étude a recommandé d’élaborer des mesures incitatives visant à accroître le nombre d’utilisateurs du transport en commun et ainsi à diminuer la congestion routière. La question du transport en commun fera l’objet d’une étude distincte.</p> <p>Il sera nécessaire d’accroître l’utilisation du transport en commun et d’ajouter au réseau routier pour répondre aux besoins de mobilité de la population future et aux niveaux d’emplois projetés. L’étude détaillée de la nouvelle liaison réalisée dans le cadre de la Phase 2 tiendra également compte des voies réservées au transport en commun ou aux VOM.</p>
<p>Est-ce que la liaison de l’île Kettle appuie les objectifs provinciaux et municipaux en matière d’intensification de l’utilisation du sol?</p>	<p>La liaison de l’île Kettle est la solution qui appuie le mieux les objectifs d’intensification de l’utilisation du sol, car cette liaison se situe à proximité des aires de croissance future (2031) de la population et de l’emploi identifiées dans les plans d’urbanisme municipaux. Les liaisons situées plus loin du centre-ville risquent davantage d’encourager l’étalement urbain et sont moins compatibles avec les objectifs d’utilisation du sol de la RCN.</p>
<p>A-t-on consulté les Premières nations?</p>	<p>Les Premières nations algonquines ont été approchées au cours de la Phase 1 de l’étude. Et elles le seront de nouveau au cours de la Phase 2. La bande Kitigan Zibi Anishinabeg de Maniwaki a fait part d’une inquiétude à propos de ses droits et de ses revendications territoriales en rapport aux îles de la rivière des Outaouais. Il deviendra plus aisé d’entreprendre des discussions plus précises au fur et à mesure que le projet se concrétisera.</p>
<p>Devrait-on permettre la croissance future de la RCN? Si oui, pourquoi le corridor de l’île Kettle est-il un bon choix pour une nouvelle liaison?</p>	<p>Le défi est le suivant : comment la RCN peut-elle appuyer à la fois la croissance, la viabilité des collectivités locales et la santé de l’environnement? De compétence municipale, les objectifs en matière de croissance sont établis dans les plans d’urbanisme municipaux.</p>

Enjeu identifié	Réponse ou action
	<p>Cette croissance est présente. Le but consiste à choisir un corridor de liaison qui est conforme aux objectifs de croissance des municipalités. La liaison de l'île Kettle est le meilleur choix pour atteindre les objectifs municipaux de gestion de la croissance pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• cette liaison se raccorde à des artères existantes;</li> <li>• la liaison utilise une emprise existante de propriété publique;</li> <li>• le lien du côté de l'Ontario offre une grande souplesse de conception à cause de la largeur de son emprise (qui lui permet d'accueillir une route de « style promenade » tout en disposant de suffisamment de terrain pour atténuer les effets au moyen de talus paysagés, d'alignements en dépression, de carrefours dénivelés, etc.);</li> <li>• cette liaison permettrait de répartir la circulation sur plusieurs rues transversales, réduisant ainsi le volume de circulation sur chacune de ces rues.</li> </ul>
<p>Pourquoi ne dirige-t-on pas simplement les camions loin de la ville, vers une liaison éloignée des communautés?</p>	<p>L'étude a examiné la possibilité d'attirer tous les camions qui traversent actuellement le pont Cartier-Macdonald vers une liaison plus éloignée du centre-ville. Étant donné que la majorité des véhicules commerciaux ont des points d'origine et de destination à proximité du centre de la RCN (légèrement à l'est du centre géographique), cette option n'est pas possible. Les liaisons plus à l'est de l'île Kettle n'attireraient pas autant de ces camions. Advenant qu'un changement se produise dans l'avenir quant à la disponibilité de parcours pour camions (en supprimant le pont Cartier-Macdonald) la majorité des camions emprunterait le pont des Chaudières. La liaison de l'île Kettle est l'option qui répondrait le mieux à un éventuel changement.</p>

Enjeu identifié	Réponse ou action
<p>Pourquoi les gouvernements fédéral et provinciaux se préoccupent-ils d'une question municipale?</p>	<p>Les articles 91 et 92 de la <i>Constitution canadienne de 1867</i> accordent la compétence législative au gouvernement fédéral sur toute entreprise qui relie une province à une autre. La planification de ce type de projet d'infrastructure est donc de compétence fédérale. Ce faisant, le gouvernement du Canada, par le biais du processus fédéral d'EE, peut incorporer des considérations d'ordre provincial dans l'évaluation de ce type de projet. En tant qu'employeur majeur dans la RCN, le gouvernement fédéral dispose d'une politique de distribution des emplois selon une proportion de 25 % - 75 % entre les villes de Gatineau et d'Ottawa respectivement. À ce titre, le gouvernement fédéral doit favoriser la mobilité interprovinciale.</p>
<p>Y aura-t-il des incidences sur le niveau de bruit le long du corridor de l'île Kettle?</p>	<p>La Phase 2 de l'étude évaluera les changements éventuels du niveau de bruit dans les environs et examinera moyens réalisables des points de vue technique et économique de réduire leur impact.</p>
<p>Y aura-t-il des incidences sur la qualité de l'air le long de la liaison de l'île Kettle?</p>	<p>Le programme des travaux de la Phase 1 a évalué tous les secteurs qui pourraient représenter des risques quant à la qualité de l'air. Le ministère de l'Environnement de l'Ontario et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec ont élaboré des critères pour les contaminants, y compris les émissions des véhicules qui pourraient nuire à la santé humaine. Des normes pancanadiennes pour la matière particulaire (PM<sub>2,5</sub>) ont également été élaborées par Environnement Canada.</p> <p>La modélisation de la Phase 1 pour la qualité de l'air avec la nouvelle liaison a démontré que les niveaux d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>), d'oxyde de soufre (SO<sub>x</sub>) et de monoxyde de carbone (CO) seront meilleurs que les normes provinciales. Le niveau des PM<sub>2,5</sub> sera meilleur que les normes applicables. La Phase 2 de l'EE évaluera les impacts sur la qualité de l'air et examinera</p>

Enjeu identifié	Réponse ou action
<p>Cette solution comporte-t-elle des avantages pour les quartiers du centre-ville?</p>	<p>les moyens d'en réduire les effets.</p> <p>On prévoit qu'il découlera du présent projet plusieurs avantages pour les quartiers du centre-ville, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la réduction des retards occasionnés aux personnes traversant la rivière des Outaouais;</li> <li>• la réduction des retards dans la circulation des marchandises, incluant l'élimination de 40 % des véhicules commerciaux empruntant le pont Cartier-Macdonald;</li> <li>• la réduction du bruit et des émissions atmosphériques et l'amélioration de la sécurité publique, ce qui entraîne une meilleure qualité de vie;</li> <li>• l'encouragement du développement économique et l'amélioration des possibilités de réaménagement.</li> </ul>
<p>Ce projet pourrait-il se heurter à une ordonnance de la partie 2 (changement de catégorie) en ce qui concerne la réglementation ontarienne en matière d'évaluation environnementale et être soumis à une évaluation environnementale particulière?</p>	<p>Ce projet est soumis à la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i>. En sol ontarien, le projet utiliserait des terrains appartenant au gouvernement fédéral jusqu'à l'échangeur des autoroutes 174 et 417. Cependant, tous les effets du projet, y compris les répercussions sur le réseau routier, incluant l'autoroute 417 et la route municipale 174 seront considérés comme des parties du « projet » pour lesquelles l'EE sera entreprise. Il n'y aura donc pas d'occasion de conflit à l'échelon provincial en Ontario.</p>
<p>Quelles sont les incidences sur les installations de purification de l'eau?</p>	<p>La prise d'eau pour le secteur de Gatineau est située en aval du corridor de l'île Kettle. La possibilité de contamination de l'eau à partir de la liaison sera prise en considération lors de l'étude et des moyens d'atténuer les effets environnementaux négatifs seront évalués dans le cadre des travaux de la Phase 2.</p>

## 10.4 Plan recommandé

- Les analyses techniques de la Phase 1 de l'étude ont permis de dégager les recommandations suivantes :
- Un « ensemble » de solutions à mettre en œuvre en vue de répondre à la croissance prévue de la région. Cet ensemble de solutions propose certaines initiatives qui transcendent la portée de la deuxième phase de l'EE des liaisons interprovinciales. Ces initiatives pourront être réalisées par d'autres. Cet ensemble de solutions comprend :
- Des initiatives favorisant l'utilisation du transport en commun interprovincial et l'accroissement de sa part modale au point où la majorité des nouveaux déplacements s'effectuerait au moyen du transport en commun;
- Des mesures de gestion de la demande en transport (GDT) visant à accroître le recours à la marche et à la bicyclette; cela comprendrait l'aménagement de trottoirs et de voies cyclables sur la nouvelle liaison et l'étude pour de nouveaux aménagements cyclables et piétonniers dans le secteur du centre-ville, y compris le pont Prince-de-Galles;
- Des mesures de gestion des systèmes de transport (GST) pour améliorer l'efficacité des infrastructures existantes, comme des mesures favorisant l'utilisation la plus efficace du pont des Chaudières;
- Le soutien des politiques d'utilisation du sol favorisant la mise en œuvre de stratégies de réaménagement et d'intensification des zones urbaines;
- La protection, par les municipalités, des corridors dont les terrains appartiennent actuellement au domaine public ou qui sont protégés en vertu des affectations du sol, afin d'assurer la souplesse nécessaire pour l'aménagement de futures liaisons;
- Une étude de planification de la circulation des véhicules commerciaux pour examiner les liaisons interprovinciales et la capacité de la liaison retenue à répondre à la demande future, de même que la capacité des autres emplacements de liaisons, en vue de rendre plus efficace le transport des marchandises à travers la RCN;
- Un engagement à réaliser la deuxième phase de l'EE, qui consistera à évaluer en profondeur le corridor de l'Île Kettle à titre de projet recommandé pour l'aménagement d'une nouvelle liaison interprovinciale.

## 10.5 Projet recommandé

Il est recommandé de retenir le corridor de l'Île Kettle à titre de projet à mettre en œuvre au cours des vingt prochaines années. **Les principales composantes du projet recommandé sont les suivantes :**

- Des modifications à l'échangeur situé au carrefour de la promenade de l'Aviation, de l'autoroute 417 et de la route municipale 174;
- L'élargissement de la promenade de l'Aviation, selon les besoins, à quatre voies à chaussées séparées;
- La construction d'une nouvelle intersection avec la promenade Rockcliffe;

- Un nouveau pont interprovincial avec longues travées (environ 200 m) au-dessus du chenal de navigation;
- Un nouveau lien routier en direction nord à partir du pont jusqu'au boulevard Maloney;
- L'élargissement de la montée Paiement au-dessus de l'autoroute 50 par une structure à 4 voies.

La Phase 2 de l'EE évaluera un avant-projet sommaire et examinera les moyens de réduire les effets environnementaux et d'améliorer l'état du milieu naturel aux environs de la liaison de l'Île Kettle (corridor 5).

Le **plan recommandé est illustré aux Figures 26 à 28** de ce rapport. On prévoit que la Phase 2 de l'EE sera complétée dans un délai d'environ 36 mois.

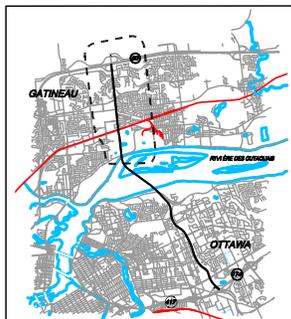
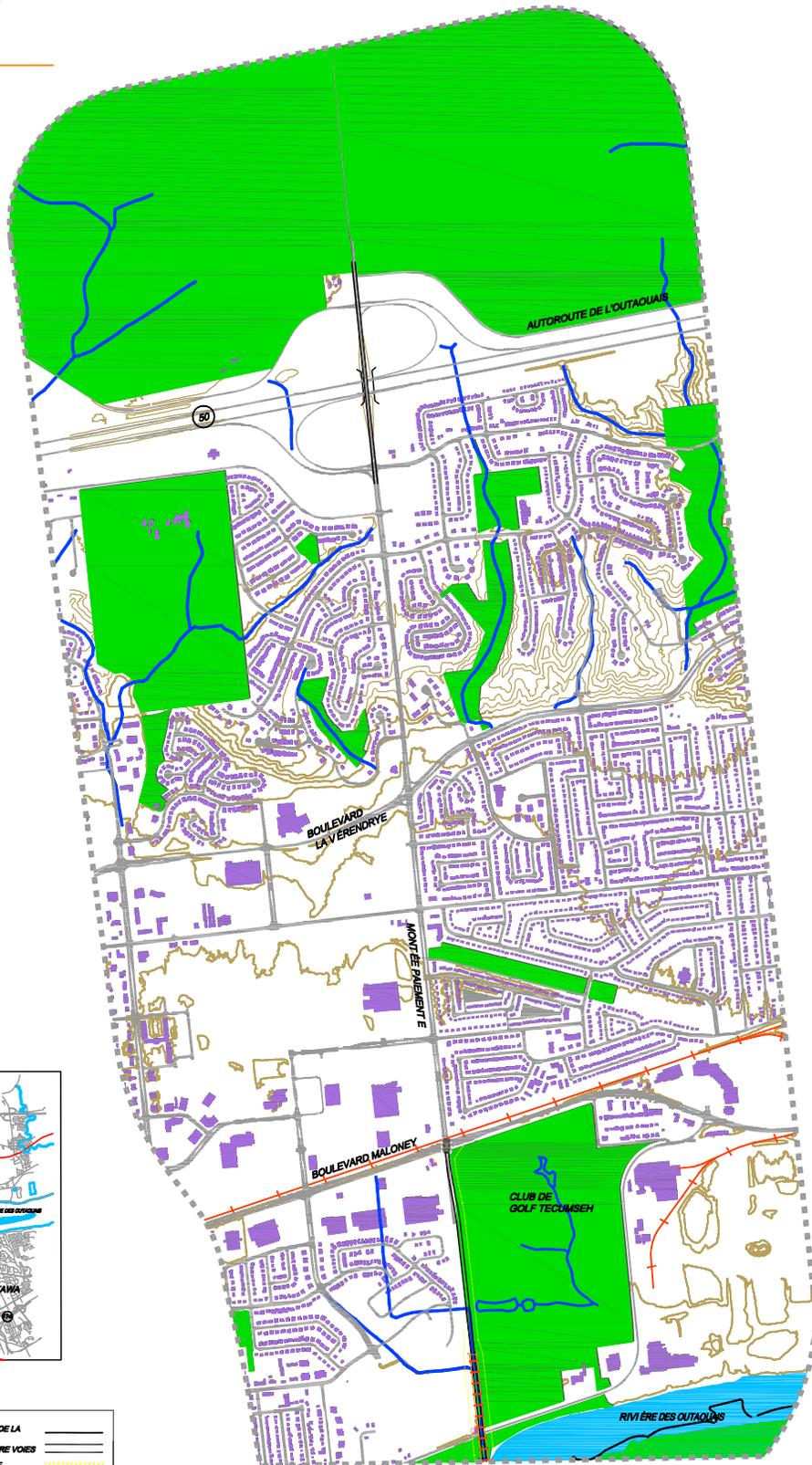
Les modifications apportées au réseau routier avec l'aménagement de la nouvelle liaison auront pour effet de rendre plus efficace la circulation des personnes et des marchandises. Les **Figures 29 et 30** présentent les prévisions de débit de circulation en 2031 attirée par la nouvelle liaison (illustré en rouge) et les endroits où le débit sera allégé (illustré en vert). La **Figure 29** présente les prévisions de débit à l'heure de pointe du matin et la **Figure 30** illustre le volume quotidien de véhicules commerciaux. Les **Figures 31 et 32** présentent respectivement les prévisions de la distribution régionale de la circulation lors de l'heure de pointe du matin et le nombre quotidien de véhicules commerciaux empruntant la nouvelle liaison de l'Île Kettle.

## 10.6 Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

Ce projet exigera une évaluation environnementale fédérale en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, pour les motifs suivants :

- Le projet propose un ouvrage franchissant une voie navigable protégée en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*;
- Le projet aura une incidence sur des habitats de poissons protégés en vertu de la *Loi sur les pêches* du Canada;
- Le projet fera l'usage de fonds fédéraux;
- Le projet utilisera des terrains fédéraux.

L'un ou l'autre de ces motifs exigerait la réalisation d'une évaluation environnementale fédérale. La Phase 2 de cette évaluation environnementale sera réalisée à titre d'EE fédérale, et sera constituée de manière à répondre aux exigences réglementaires fédérales, provinciales et municipales.



**ÎLE KETTLE  
(50-417)**

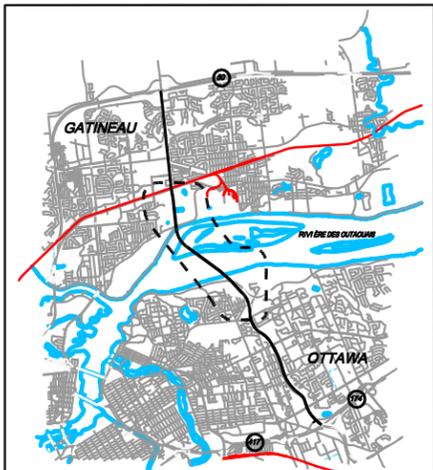
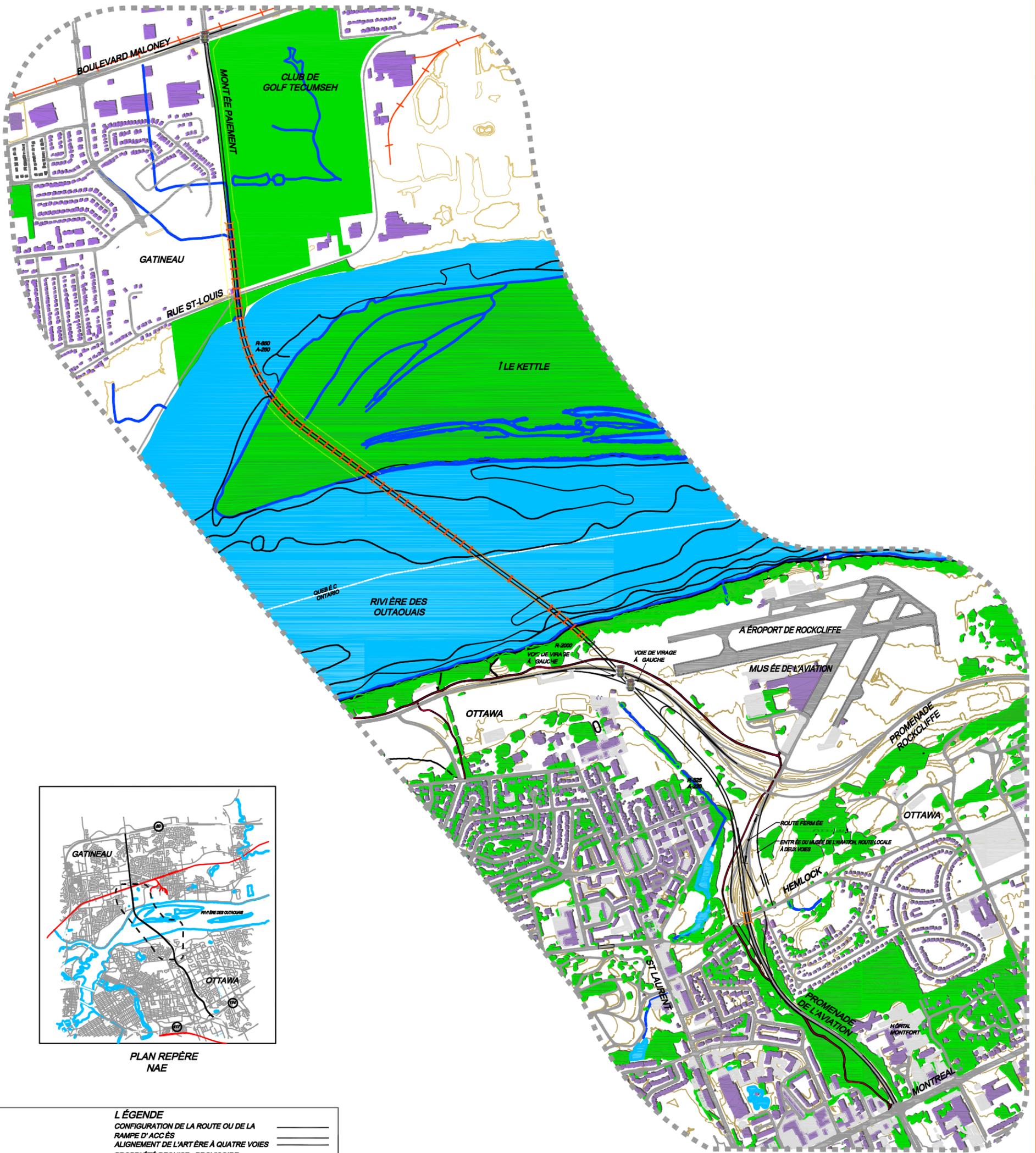
ROCHE NCE

Septembre 2009

**L'ÉGÈNDE**  
CONFIGURATION DE LA ROUTE OU DE LA  
RAMPE D'ACCÈS  
ALIGNEMENT DE L'ARTÈRE À QUATRE VOIES  
PROPRIÉTÉ REQUISE - PROVISOIRE  
PONT  
PROPRIÉTÉ À ACQUÉRIR - PROVISOIRE  
INTERSECTION À NIVEAU AVEC FEUX  
DE CIRCULATION

0 20m  
0 5km

Figure 26  
Corridor 5 - Île Kettle, section nord



PLAN REPÈRE  
NAE

**L'ÉGENDE**

CONFIGURATION DE LA ROUTE OU DE LA  
RAMPE D'ACCÈS

ALIGNEMENT DE L'ARTÈRE À QUATRE VOIES

PROPRIÉTÉ REQUISE - PROVISOIRE

PONT

PROPRIÉTÉ À ACQUÉRIR - PROVISOIRE

INTERSECTION À NIVEAU AVEC FEUX  
DE CIRCULATION

ROCHE NCE

0 250m 500m  
0.5km  
NAE

Figure 27  
Corridor 5 - Île Kettle, section de la rivière

Source: cartographie de la Ville d'Ottawa  
et de la Ville de Gatineau (2000)

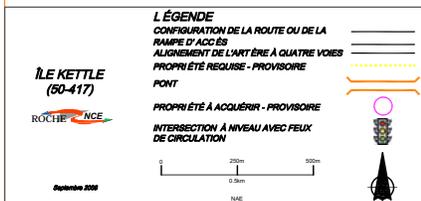
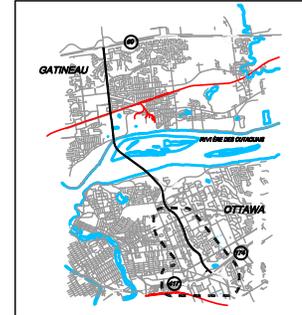


Figure 28  
Corridor 5 - Île Kettle, section sud

Figure 29  
Île Kettle, Prédiction de débits différentiels de circulation - pointe du matin 2031

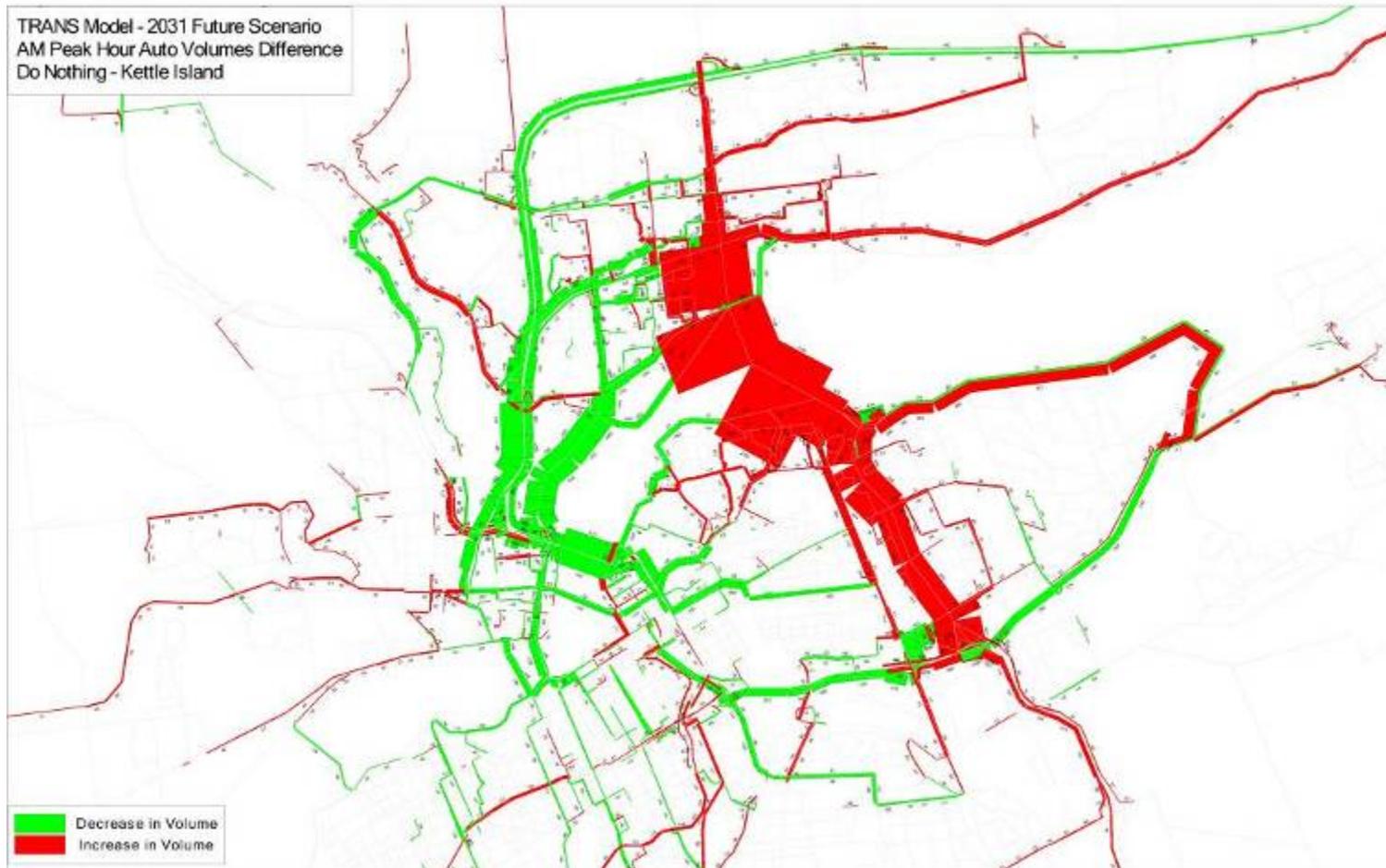


Figure 30  
Île Kettle, Prédiction de débits journaliers différentiels de camions 2031

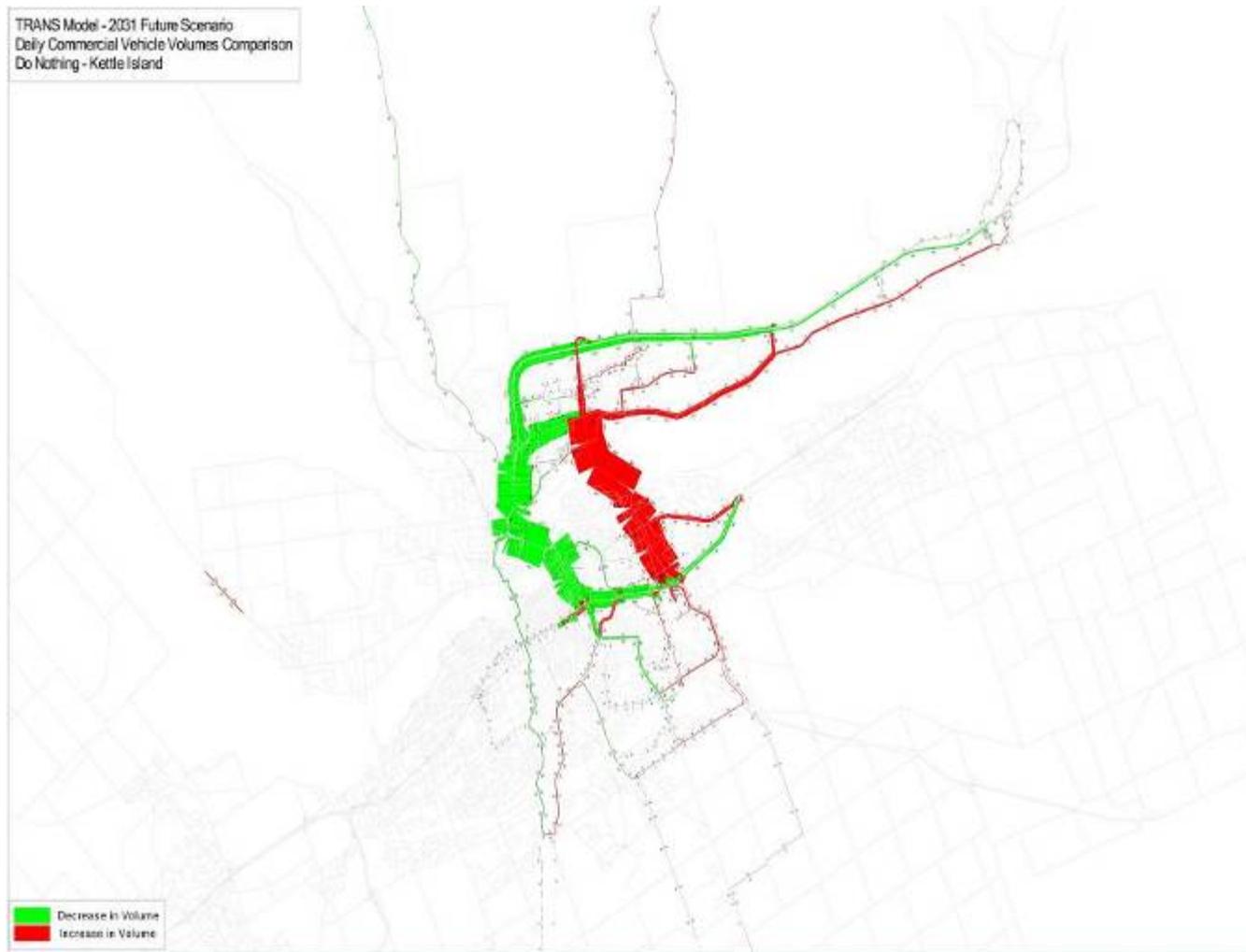


Figure 31  
Distribution régionale des débits de circulation de la pointe du matin - prévision 2031

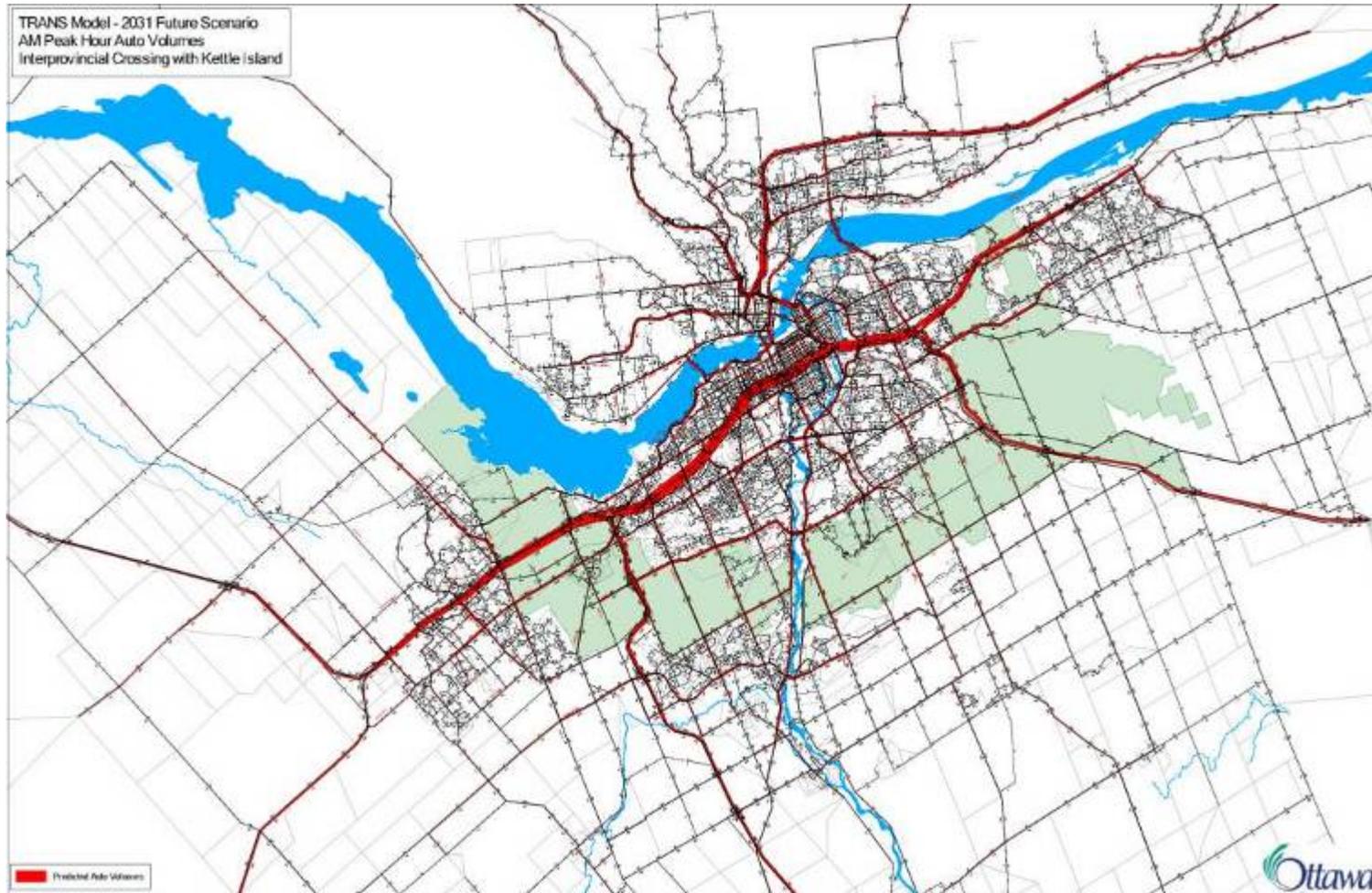
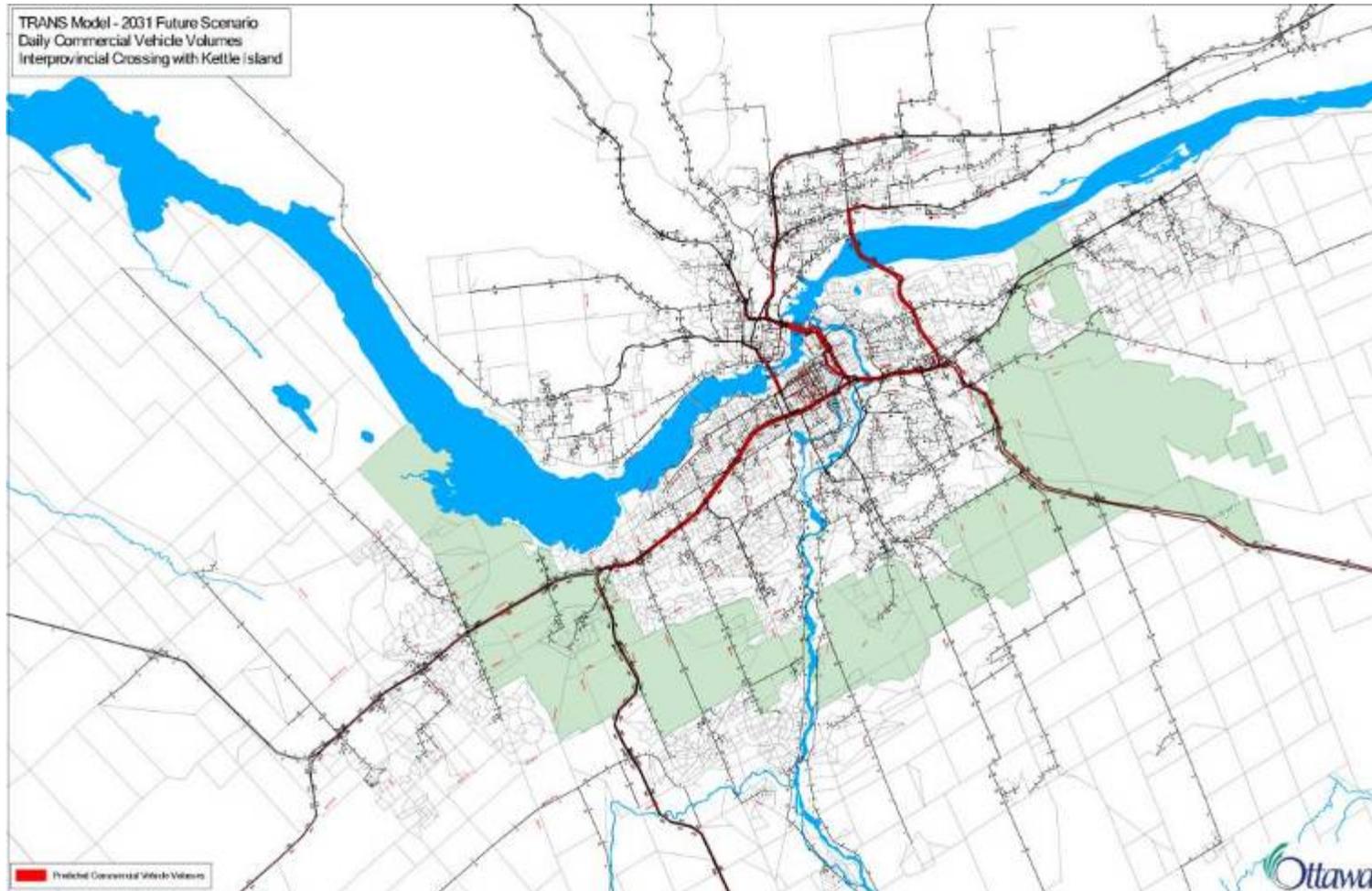


Figure 32  
Distribution régionale des débits de camions - prévision 2031



## GLOSSAIRE

<i>Terme</i>	<i>Description</i>
<i>Alignement</i>	o Position verticale et horizontale d'une route. ( <i>Alignment</i> )
<i>ASE</i>	o Aire de séjour extérieure : partie d'un espace d'agrément extérieur prévu pour la jouissance paisible de l'environnement extérieur. ( <i>OLA</i> )
<i>Atténuation</i>	o Action qui élimine ou atténue à un certain degré les impacts négatifs associés à la mise en œuvre des options. ( <i>mitigation</i> )
<i>Atténuation du bruit</i>	o Mesure d'atténuation qui sert à réduire l'intensité du niveau sonore (dBA) où le niveau sonore dans une zone sensible au bruit augmente de plus de 5 dBA 10 ans après l'achèvement du projet. ( <i>Noise attenuation</i> )
<i>Autoroute</i>	o Infrastructure autoroutière à chaussées séparées et à accès limité ayant des sauts-de-mouton et des échangeurs (par ex. l'autoroute 417). ( <i>Freeway</i> )
<i>Avant-projet détaillé</i>	o Dernière étape du processus de conception dans le cadre de laquelle les composantes techniques et environnementales de l'étude préliminaire sont mises au point. Peuvent être inclus les détails concernant les caractéristiques, le drainage, le déplacement des services publics et les devis de quantité sont préparés, et les documents contractuels et les dessins sont produits. ( <i>Detail design</i> )
<i>Avis de lancement d'étude</i>	o Exigence de la Province de l'Ontario au commencement des activités de planification ayant pour objet d'avertir le public de la possibilité d'y participer. ( <i>Study Commencement Notice</i> )
<i>Avis de projet</i>	o Exigence de la Province du Québec par le biais de son ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) à la suite de la conclusion de l'étude d'ÉE. ( <i>Project Notice</i> )
<i>BAPE</i>	o Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. ( <i>BAPE</i> )
<i>Berme</i>	o Levée de terre qui obstrue la vue. ( <i>Berm</i> )
<i>CACPET</i>	o Comité administratif conjoint de la planification et des transports. ( <i>JACPAT</i> )
<i>CCN</i>	o Commission de la capitale nationale. ( <i>NCC</i> )
<i>CCT</i>	o Comité consultatif technique. ( <i>TAC</i> )
<i>Changement de catégorie</i>	o Action de demander qu'une ÉE de portée générale soit obligée de suivre le processus d'ÉE distincte. Le changement résulte d'une décision du promoteur ou du ministre de l'Environnement d'exiger qu'une évaluation environnementale distincte soit menée. ( <i>Bump-Up</i> )
<i>Compensation</i>	o Remplacement d'un habitat naturel par la mise en œuvre d'un projet où les techniques de mise en application ou d'autres mesures n'ont pas pu atténuer les effets. ( <i>Compensation</i> )

<i>Terme</i>	<i>Description</i>
<i>Congestion</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Demande qui dépasse la capacité, ce qui entraîne un faible niveau de service, c.-à-d. des retards pour les conducteurs. (<i>Congestion</i>)</li> </ul>
<i>Corridor</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bande d'une largeur variable entre deux endroits. Dans les études de transport, un corridor se définit comme une zone établie où un réseau de transport nouveau ou amélioré pourrait se tracer. (<i>Corridor</i>)</li> </ul>
<i>CR</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Cadre de référence. (<i>Terms of Reference</i>)</li> </ul>
<i>Critère</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Élément(s) ou considération(s) pris en compte lors de la comparaison d'options. (<i>Criterion or Criteria</i>)</li> </ul>
<i>CUO</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Communauté urbaine de l'Outaouais. (<i>OUC</i>)</li> </ul>
<i>dBA</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Niveau sonore pondéré. L'oreille humaine ne peut entendre des fréquences très hautes et très basses, ni les fréquences moyennes; les niveaux sonores prévus, mesurés en dBA, constituent alors une approximation précise raisonnable des niveaux sonores perçus par l'oreille humaine. (<i>dBA</i>)</li> </ul>
<i>DDP</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Détérioration, destruction ou perturbation de l'habitat de poissons. (<i>HADD</i>)</li> </ul>
<i>Décibel (dB)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Unité de mesure pour exprimer le niveau sonore tel que perçu par l'oreille humaine (<i>Decibel</i>)</li> </ul>
<i>DJMA</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Débit journalier moyen d'un an : circulation moyenne à double sens de 24 heures au cours d'un an (du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre). (<i>AADT</i>)</li> </ul>
<i>DJMÉ</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Débit journalier moyen d'été : circulation moyenne à double sens de 24 heures pour la période du 1<sup>er</sup> juillet au 31 août y compris les fins de semaine. (<i>SADT</i>)</li> </ul>
<i>Échangeur</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Carrefour entre deux voies routières à niveaux différents avec des rampes d'accès reliées qui permettent aux véhicules de quitter une route pour prendre l'autre. (<i>Interchange</i>)</li> </ul>
<i>EE</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Évaluation environnementale. (<i>EA</i>)</li> </ul>
<i>Effet environnemental</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Changements des conditions existantes de l'environnement qui pourraient avoir des effets bénéfiques (positifs) ou nuisibles (négatifs). (<i>Environmental Effect</i>)</li> </ul>
<i>Effets cumulatifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Évaluation des effets cumulatifs qui étudie l'interaction ou la combinaison des effets environnementaux résiduels d'un projet pendant sa construction et ses phases opérationnelles sur les mesures de protection ou d'atténuation des impacts prévus avec les mêmes effets environnementaux d'autres projets et activités au passé, au présent et à l'avenir. (<i>Cumulative Effects</i>)</li> </ul>
<i>Entreprise</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ tout projet ou activité assujéti à la <i>Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario</i>, (<i>Undertaking</i>)</li> </ul>

<i>Terme</i>	<i>Description</i>
<i>Environnement (LÉEO)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Air, terre ou eau.</li> <li>○ Habitat naturel, vie végétale ou animale.</li> <li>○ Communautés humaines.</li> <li>○ Conditions sociales, économiques et culturelles qui influencent la vie des êtres humains ou une communauté.</li> <li>○ Toute structure, machine ou autre appareil fabriqué par les êtres humains.</li> <li>○ Tout solide, liquide, gaz, odeur, chaleur, bruit, vibration ou radiation causé directement ou indirectement par l'activité humaine.</li> <li>○ Une partie ou combinaison des éléments ci-dessus et l'interdépendance d'au moins deux d'entre eux. (<i>Environment-OEAA</i>)</li> </ul>
<i>Évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Résultat d'un processus qui calcule les avantages et les désavantages des options. (<i>Evaluation</i>)</li> </ul>
<i>Évaluation de reconnaissance</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Examen des connaissances existantes supplémenté par une étude du terrain visant à donner une compréhension qualitative des éléments et des fonctions environnementaux naturels nécessaires à faire une évaluation des options routières. (<i>Reconnaissance Assessment</i>)</li> </ul>
<i>Évaluation environnementale distincte</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Évaluation environnementale d'une entreprise sujette à la Loi sur l'ÉE de l'Ontario et qui nécessite un examen et une approbation formels conformément à la Loi. (<i>Individual Environmental Assessment</i>)</li> </ul>
<i>Facteur</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Catégorie de sous-facteurs. (<i>Factor</i>)</li> </ul>
<i>GCP</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Groupe de consultation publique. (<i>PCG</i>)</li> </ul>
<i>Ligne écran</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ligne imaginaire traversée par le réseau des transports. Outil pour étudier le niveau de service global en faisant une comparaison des volumes réels ou des personnes à la capacité. (<i>Screenline</i>)</li> </ul>
<i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCÉE)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Processus qui s'applique aux projets sur lesquels le gouvernement fédéral détient l'autorité décisionnelle. Cette loi identifie les responsabilités et les marches à suivre de l'évaluation environnementale. (<i>Canadian Environmental Assessment Act - CEAA</i>)</li> </ul>
<i>Loi sur l'EE de l'Ontario</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Loi sur les évaluations environnementales</i> (telle qu'amendée par L.O. 1996 C.27), L.R.O. 1980. (<i>EA Act Ontario</i>)</li> </ul>
<i>MDDEP</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. (<i>MDDEP</i>)</li> </ul>
<i>MEO</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ministère de l'Environnement de l'Ontario. (<i>MOE</i>)</li> </ul>
<i>Mesure d'atténuation</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mesure incluse dans un projet afin de réduire, d'éliminer ou d'améliorer des effets environnementaux nuisibles. (<i>Mitigation Measure</i>)</li> </ul>
<i>MPG</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Meilleure pratique de gestion. (<i>BMP</i>)</li> </ul>
<i>MPO</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ministère des Pêches et des Océans. (<i>DFO</i>)</li> </ul>

<i>Terme</i>	<i>Description</i>
<b>MRN</b>	○ Ministère des Richesses naturelles de l'Ontario. ( <i>MNR</i> )
<b>MTO</b>	○ Ministère des Transports de l'Ontario. ( <i>MTO</i> )
<b>MTQ</b>	○ Ministère des Transports du Québec. ( <i>MTQ</i> )
<b>Niveau acoustique équivalent (Leq)</b>	○ Niveau sonore continu ayant la même énergie qu'un son fluctuant dans une période déterminée. Le <i>Leq</i> indique un dBA moyen de 24 heures. ( <i>Equivalent Sound Level</i> )
<b>NS</b>	○ Niveau de service : mesure qualitative de l'opération d'un réseau de transports tels qu'un carrefour, une artère de circulation, une autoroute ou une rampe d'accès. Les indices sont exprimés sous forme d'une valeur, allant d'un NS « A », ce qui représente un excellent niveau de service (c.-à-d. des retards minimaux et un haut niveau de mobilité) jusqu'à un NS « F », ce qui représente des conditions de détérioration (c.-à-d. de longs retards et une mobilité sévèrement limitée). La plupart des voies routières dans la RCN ont un NS cible de « D ». ( <i>LOS</i> )
<b>OCTranspo</b>	○ Ottawa Transit Services -(Société des transports publics d'Ottawa) ( <i>OCTranspo</i> )
<b>OD'05</b>	○ Enquête origine-destination menée en 2005 par le comité TRANS. ( <i>OD'05</i> )
<b>Option</b>	○ Plan d'action bien défini et distinct qui satisfait à un ensemble de critères. La Loi sur l'ÉE fait la distinction entre les options à l'entreprise et les différentes méthodes d'effectuer l'entreprise. ( <i>Alternative</i> )
<b>Options routières</b>	○ Options de tracés au sein d'un corridor. ( <i>Route Alternatives</i> )
<b>Options de planification</b>	○ Les options de planification sont des « options de méthode » dans la <i>Loi sur l'ÉE</i> . L'identification des possibilités techniques des transports en même temps que la protection des éléments environnementaux importants dans la mesure du possible. ( <i>Planning Alternatives</i> )
<b>Options de solution</b>	○ Façons différentes de résoudre des problèmes ou de satisfaire à la demande (options à l'activité). ( <i>Alternative Solutions</i> )
<b>Organismes externes</b>	○ Les ministères et organismes fédéraux et provinciaux, les sociétés de conservation, les municipalités, les sociétés d'État et autres organismes. ( <i>External Agencies</i> )
<b>Part modale</b>	○ Répartition de la demande de déplacement entre les véhicules, le transport en commun, les piétons et les cyclistes. ( <i>Mode Share</i> )
<b>Passage inférieur</b>	○ Ouvrage, y compris ses accès, qui permet à une autoroute, en abaissant son profil, de passer au-dessous d'une route secondaire. ( <i>Underpass</i> )
<b>Passage supérieur</b>	○ Ouvrage, y compris ses accès, qui permet à une autoroute, en relevant son profil, de passer au-dessus d'une route secondaire. ( <i>Overpass</i> ).

<i>Terme</i>	<i>Description</i>
<i>PC</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Projet conjoint. (<i>JV</i>)</li> </ul>
<i>Plan recommandé</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ensemble de solutions mises de l'avant pour répondre à un problème défini. Cet ensemble de stratégies peut inclure une solution de conception préférée (solution de rechange privilégiée du point de vue technique) qui définit en termes précis l'objet de l'entreprise. (<i>Recommended Plan</i>)</li> </ul>
<i>Plans de rechange</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Façons différentes de résoudre une lacune de transport documentée ou de profiter d'une occasion. (Ensemble de moyens possibles de réaliser une entreprise). (<i>Alternative Designs</i>)</li> </ul>
<i>Présélection</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Démarche d'élimination des options qui ne répondent pas aux conditions minimales ou aux exigences fondamentales. à noter que ce terme est défini autrement dans la LCEE (<i>Screening</i>)</li> </ul>
<i>Processus d'ÉE coordonné</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Processus de planification coordonné de ce projet qui satisfera aux exigences d'ÉE provinciales et fédérales. (<i>coordinated EA Process</i>)</li> </ul>
<i>Processus d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Processus qui consiste à identifier des critères, à quantifier les impacts prévus, à établir le poids des critères et à agréger les poids, les valeurs et les critères afin d'arriver à un classement des options. (<i>Evaluation Process</i>)</li> </ul>
<i>Projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Entreprise spécifique planifiée et mise en œuvre conformément à l'ÉE de portée générale, y compris toutes les activités nécessaires à résoudre un problème de transport quelconque. (<i>Project</i>)</li> </ul>
<i>Promoteur</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Personne ou agence qui mène ou qui propose de mener une entreprise, ou le propriétaire ou la personne qui peut changer, gérer ou contrôler une entreprise. (<i>Proponent</i>)</li> </ul>
<i>Public</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Comprend le grand public, les groupes d'intérêt, les associations, les groupes communautaires et les individus, y compris les propriétaires fonciers. (<i>Public</i>)</li> </ul>
<i>Rapibus</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Système rapide de transport en commun par autobus faisant l'objet d'un projet par la STO, lequel longera les emprises ferroviaires. (<i>Rapibus</i>)</li> <li>○ Voir OCTranspo</li> </ul>
<i>Rapport d'évaluation environnementale</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rapport d'évaluation environnementale distincte qui documente un processus de planification qui est soumise de façon formelle sous la Loi sur l'ÉE. Une fois que le document de l'ÉE de portée générale est approuvé, les projets compris dans la catégorie peuvent être mis en œuvre sans avoir à obtenir d'autres approbations requises par la Loi sur l'ÉE, à condition que le processus d'ÉE de portée générale soit respecté. (<i>Environmental Assessment Report</i>)</li> </ul>
<i>RCN</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Région de la capitale nationale, ce qui comprend la ville d'Ottawa, la ville de Gatineau et les régions directement avoisinantes de ces deux centres urbains. (<i>NCR</i>)</li> </ul>
<i>Réalignement</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Remplacement ou amélioration d'une voie routière existante avec un alignement nouveau ou modifié. (<i>Realignment</i>)</li> </ul>

<i>Terme</i>	<i>Description</i>
<i>Répartition modale</i>	○ Répartition des déplacements motorisés, c.-à-d. en automobile versus le transport en commun. ( <i>Mode Split</i> )
<i>Route de contournement</i>	○ Type de réalignement où la route doit contourner une collectivité particulière ou un ensemble de collectivités. ( <i>Bypass</i> )
<i>RVCA</i>	○ Rideau Valley Conservation Authority. ( <i>RVCA</i> )
<i>SA</i>	○ Schéma d'aménagement. ( <i>LUP</i> )
<i>SAD</i>	○ Service d'autobus directs. ( <i>BRT</i> )
<i>Saut-de-mouton</i>	○ Séparation d'un carrefour autoroutier au moyen d'un ouvrage de franchissement de niveaux différents. Voir aussi passage supérieur ou passage inférieur. ( <i>Grade Separation</i> )
<i>SCP</i>	○ Séance de consultation publique. ( <i>PCS</i> )
<i>SMAR</i>	○ Système de multiples attributs de recharge. ( <i>MATS</i> )
<i>Solution de planification</i>	○ Étape du processus de planification et de conception où les options à l'entreprise sont identifiées et évaluées. ( <i>Planning Solution</i> )
<i>Solution privilégiée du point de vue technique</i>	○ Solution de conception préférée dont on recommande la mise en œuvre à titre d'entreprise. ( <i>Technically Preferred Alternative</i> )
<i>Sous-facteur</i>	○ Critère unique d'évaluation. Chaque sous-facteur est regroupé sous un des facteurs. ( <i>Sub-factor</i> )
<i>TLR</i>	○ Train léger sur rail. ( <i>LRT</i> )
<i>Traçabilité</i>	○ Caractéristiques d'un processus d'évaluation qui permettent un suivi facile de son élaboration et de sa mise en œuvre. ( <i>Traceability</i> )
<i>TRANS</i>	○ Mis sur pied en 1979, le Comité composé des représentants des transports de la région de la RCN dans le but d'analyser la circulation régionale dans la région de la capitale nationale, y compris la CCN, le MTO, le MTQ, et les Villes de Gatineau et d'Ottawa. ( <i>TRANS</i> )
<i>Transitway</i>	○ Route réservée au transport rapide en commun par autobus. ( <i>Transitway</i> )
<i>VOM</i>	○ Véhicule à occupation multiple. Terme communément utilisé dans les descriptions d'une voie réservée de circulation aux véhicules comptant au moins deux ou trois personnes selon la réglementation locale. ( <i>HOV</i> )
<i>ZINS</i>	○ Zone d'intérêt naturel ou scientifique. ( <i>ANSI</i> )
<i>Zone agricole à fort rendement</i>	○ Zone agricole à fort rendement telle que définie par les plans officiels municipaux et d'autres sources des politiques gouvernementales. ( <i>Prime Agricultural Area</i> )
<i>Zone de milieu naturel (ZMN)</i>	○ Zone identifiée par un organisme ou palier gouvernemental, qui comprend des éléments naturels et des fonctions écologiques à risque de perturbation résultant des activités humaines et qui doit être protégée. ( <i>Natural Environment Area</i> )

<i>Terme</i>	<i>Description</i>
<i>Zone patrimoniale sensible (ZPS)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Identifiée par une agence ou un palier gouvernemental, zone qui comprend des agréments culturels, historiques ou visuels qui sont susceptibles à la perturbation résultant des activités humaines, et qui a besoin de protection. (<i>Culturally Sensitive Area</i>)</li> </ul>
<i>Zone sensible au bruit (ZSB)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zone sensible au bruit : utilisation du sol sensible au bruit, incluant normalement une aire de séjour extérieure associée à une unité de logement. (<i>NSA</i>)</li> </ul>

