



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



## Rapport de conception de l'Étude d'évaluation environnementale

Mai 2010

CCN dossier n° : SC2050





# Étude d'évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale

## Rapport de conception de l'Étude d'évaluation environnementale

### **Rapport final**

Dossier de la CCN No : SC2050

AECOM Delcan

N/Réf. : 05-19680

Le 26 mai 2010



Ce rapport a été préparé par le personnel suivant d'AECOM Delcan :



26 mai 2010

---

Chee F. Chan, B. Sc., M. Urb.  
Cécile Leblanc, B. Sc. pol., M. Urb.  
Patrick G. Déoux, MCIP, OUQ, RPP  
Normand Gauthier, B. Sc., M. Dev.  
Grégoire Jodouin, LL. B. (PACE Public Affairs & Community Engagement)



26 mai 2010

---

Valerie McGirr, P. Eng.

Distribution

Commission de la capitale nationale                      CDs et rapports papier

Ministère des Transports du Québec

Ministère des Transports de l'Ontario

Ville de Gatineau

Ville d'Ottawa

Site web



# Sommaire exécutif

## Introduction et contexte

La Commission de la capitale nationale (CCN), en partenariat avec le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et le ministère des Transports du Québec (MTQ) et en coopération avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau, a lancé l'Étude d'évaluation environnementale (ÉE) sur les liaisons interprovinciales en 2006. Le but de l'Étude était d'examiner toutes les options raisonnables pour améliorer la capacité du transport interprovincial entre les deux rives de la rivière des Outaouais pour répondre aux besoins à long terme.

La Phase 1 de l'Étude, achevée en 2009, a confirmé la nécessité d'emplacements supplémentaires pour une liaison interprovinciale, a évalué des options potentielles et a proposé le corridor de l'île Kettle (corridor 5) en tant qu'emplacement à privilégier pour le nouveau corridor. Les partenaires de l'Étude ont décidé de mettre de l'avant les trois corridors qui se sont le mieux classés dans la Phase 1 de l'Étude, soit l'île Kettle, l'île Lower Duck (corridor 6) et l'aéroport de Gatineau/la baie McLaurin (corridor 7) pour un examen plus approfondi.

La Phase 2 a été lancée en octobre 2009 et comporte deux étapes. La Phase 2A comprend la préparation d'un Rapport de conception de l'Étude, qui expose le programme de travail et décrit les aspects procéduraux et les techniques d'évaluation. La Phase 2A comprend également la préparation d'un Document d'orientation conforme à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE), afin de guider les activités au cours de la Phase 2B. Le Document d'orientation a pour objet de définir la portée de l'évaluation environnementale et la portée du projet pour l'examen préalable du projet des futures liaisons interprovinciales par les organismes fédéraux. Durant la Phase 2B, l'évaluation environnementale sera terminée, laquelle mènera à une recommandation d'un corridor parmi les trois en cours d'examen.

## Zones d'études

Au cours de la Phase 1, les emplacements généraux des corridors ont été identifiés. Ce Rapport de conception de l'Étude définit les zones d'étude pour la Phase 2B. En particulier, la *zone d'étude de site* est le périmètre des projets potentiels, à savoir la zone où une nouvelle construction peut avoir lieu, ainsi que les zones ou les structures qui peuvent être modifiées, déclassées ou abandonnées. La zone d'étude de site peut ne pas comprendre toute la superficie requise pour les mesures d'atténuation. La figure E-1 présente les zones d'études de site des corridors 5, 6 et 7.

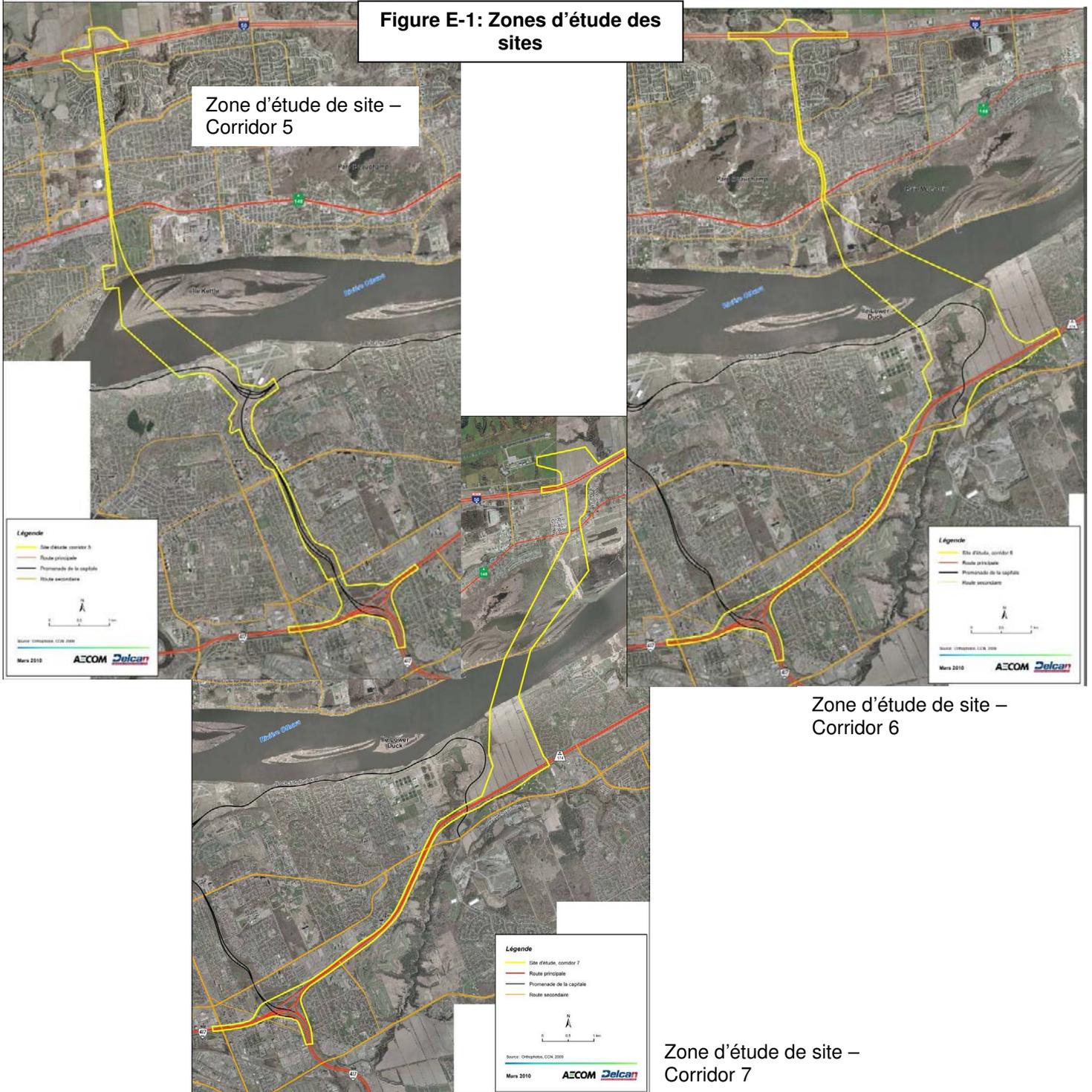
Au cours de la Phase 2B, des tracés seront élaborés à l'intérieur des zones d'étude de site. Les tracés proposés et évalués durant la Phase 1 et qui ne sont pas reportés ne seront pas examinés une nouvelle fois. L'étude et l'évaluation des tracés et des corridors porteront en particulier sur les caractéristiques clés de l'environnement naturel et construit à l'intérieur des zones d'études.

## Processus d'évaluation environnementale

Cette Étude est menée comme une évaluation environnementale fédérale, conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et aux lignes directrices établies par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Au cours de la Phase 1, le ministère de l'Environnement de l'Ontario a examiné le projet et a déterminé que sa législation n'était pas applicable. L'application du processus d'évaluation environnementale du Québec n'a pas encore été déterminée. Toutefois, quelle que soit la

décision, les partenaires de l'Étude ont décidé que, lorsque le processus d'évaluation environnementale du Canada, du Québec et de l'Ontario montrent différents niveaux d'exigences pour atteindre le même objectif, les exigences les plus strictes et rigoureuses seront appliquées.

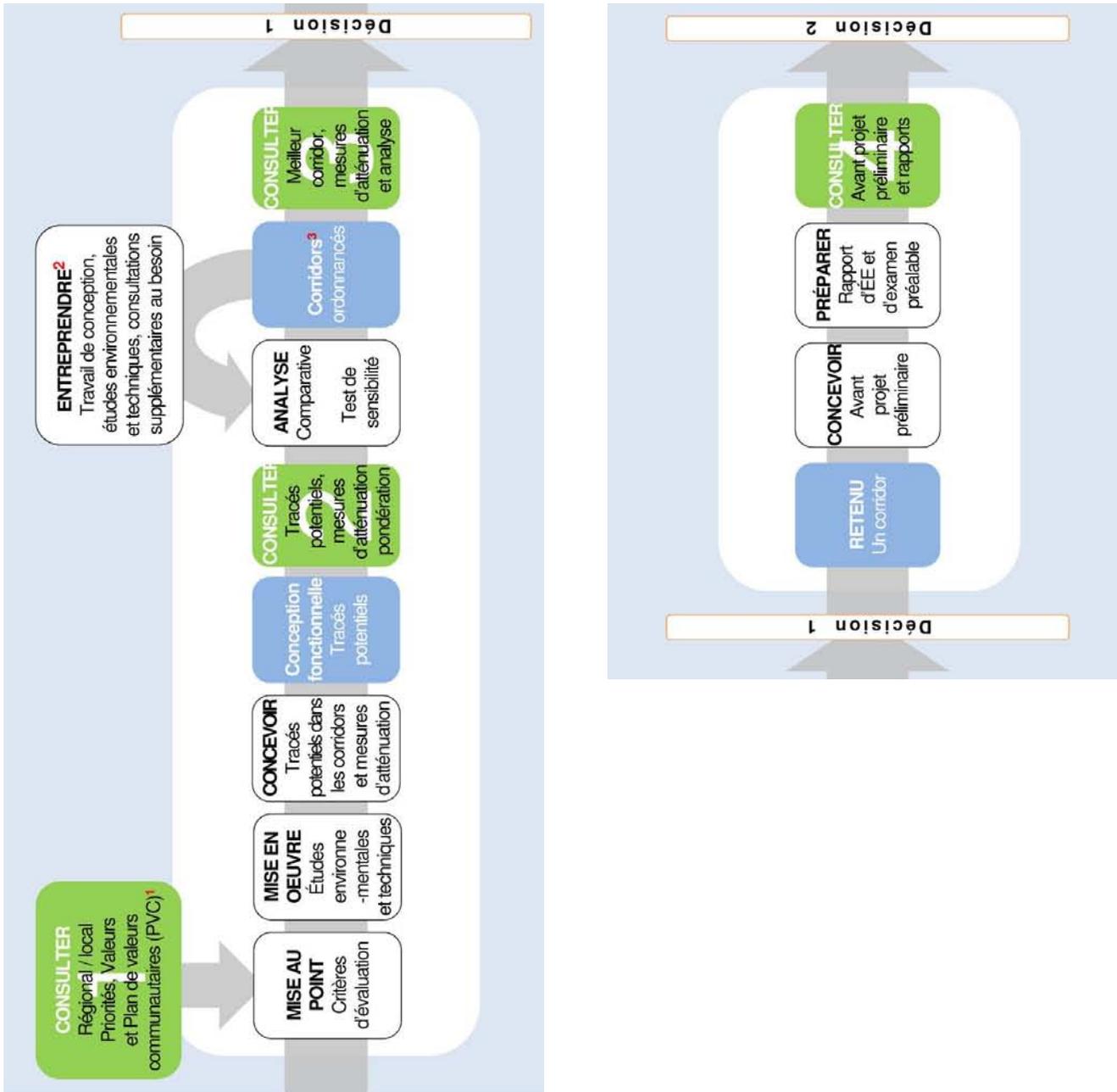
**Figure E-1: Zones d'étude des sites**



### Programme de travail

La figure E-2 présente le Cadre de travail d'ÉE de la Phase 2B.

Figure E-2 : Cadre de travail d'ÉE de la Phase 2B



Les tâches principales de la Phase 2B sont les suivantes :

- examiner le matériel précédent, incluant les éléments de correspondance reçus entre l'achèvement du travail de la Phase 2A et le début du travail de la Phase 2B, et le coordonner avec les études pertinentes, soit l'Étude d'intégration sur le transport interprovincial et l'Étude stratégique du transport de marchandise ainsi que d'autres études menées par les villes et les provinces;

- vérifier et confirmer les facteurs et les sous-facteurs d'évaluation pour s'assurer que toute nouvelle préoccupation de la part du public ou toute modification dans la législation qui a pu avoir lieu entre la fin de la Phase 2A et le début de la Phase 2B sera prise en compte dans la Phase 2B du travail;
- réaliser un inventaire sur le terrain des conditions actuelles incluant toutes les études environnementales et techniques, afin d'établir la base nécessaire pour l'élaboration des tracés potentiels ainsi que pour l'évaluation et la comparaison de ceux-ci;
- élaborer des plans fonctionnels pour les tracés des corridors à un niveau de détails suffisant pour identifier le tracé à privilégier à l'intérieur de chaque corridor;
- élaborer des mesures d'atténuation appropriées afin d'éviter ou de réduire au minimum les impacts environnementaux;
- évaluer les impacts nets après l'application des mesures d'atténuation au tracé privilégié de chaque corridor;
- effectuer une analyse comparative pour les trois corridors en utilisant les facteurs pertinents d'évaluation et les approches de l'argument raisonné et de l'analyse décisionnelle multicritères;
- déterminer le classement des corridors selon les approches comparatives. Si le classement des corridors n'est pas solide, effectuer des études et des consultations supplémentaires au besoin, afin de permettre une meilleure distinction entre les tracés soumis à comparaison;
- une fois que le classement des corridors est solide, recommander une liste de classement pour les trois corridors;
- à la suite de la décision du promoteur du projet et des partenaires de l'Étude de poursuivre le projet avec le corridor recommandé, réaliser l'avant projet préliminaire et les prévisions de dépenses pour ce corridor;
- évaluer les effets environnementaux et les effets cumulatifs probables;
- préparer le rapport sur l'évaluation environnementale;
- préparer le rapport d'examen préalable sur l'évaluation environnementale.

La liste de facteurs et de sous-facteurs définie dans la Phase 1 a été réévaluée dans la Phase 2A. Des sous-facteurs ont été supprimés lorsqu'ils n'étaient pas pertinents pour les sites d'étude actuels. D'autres sous-facteurs ont été combinés ou modifiés pour mieux refléter les caractéristiques des trois corridors restants. Cet exercice a également tenu compte des préoccupations des membres du public, qui ont jugé qu'il y avait trop de sous-facteurs inclus dans l'analyse. La liste des facteurs et sous-facteurs suggérée pour la Phase 2B est la suivante :

**Environnement naturel** : Les espèces en péril (EEP), la qualité de l'air, les pêcheries et l'habitat du poisson, l'hydrotechnique, les zones terrestres, les zones humides, les zones environnementales importantes et les zones environnementales sensibles

**Environnement culturel** : Ressources patrimoniales et archéologiques, intérêts des Autochtones

**Ressources et utilisation de l'eau:**

Installations de traitement des eaux, usines de traitement des eaux usées

**Environnement social** : Santé humaine (qualité de l'air, bruit et vibrations), impacts sur les collectivités, considérations esthétiques et points de vue; activités de navigation et usage d'hydravions, promenades panoramiques et installations récréatives

**Utilisation du sol et besoins fonciers** : Plans officiels, plans directeurs fédéraux, développements, besoins fonciers, musée, aéroports, hôpital, zones résidentielles, commerciales, industrielles, institutionnelles et agricoles, contamination (sédiments dans les sols)

### **Environnement économique** : Développement économique

**Circulation et transport** : Camionnage, gestion de la circulation, exploitation du transport en commun, sécurité routière, connectivité aux infrastructures pour modes actifs

**Coûts** : Construction de la liaison et des mesures d'atténuation appropriées, acquisition de propriétés, exploitation, entretien

### **Analyse comparative des corridors**

Les intervenants, y compris le public, seront invités à contribuer à la pondération des facteurs. Les scénarios de pondération soumis seront examinés par un groupe d'experts ayant une connaissance approfondie du projet et établi à partir d'un large éventail de secteurs, afin de représenter tous les aspects naturels, sociaux et techniques du projet. Ce groupe générera ses propres scénarios de pondération, qui seront utilisés dans la comparaison.

Le tracé privilégié de chaque corridor sera comparé en utilisant l'approche de l'argument raisonné, en conjonction avec une analyse décisionnelle multicritères (une comparaison par paire). Les résultats seront ensuite testés selon une gamme de coefficients de pondération. Ces tests serviront à établir un classement des corridors en fonction de leur pertinence en tant que nouvelle traversée de la rivière des Outaouais. Si les résultats ne changent pas selon la gamme de coefficients de pondération utilisée, le classement des corridors sera jugé solide.

### **Calendrier du projet**

Un minimum de deux ans est anticipé pour la réalisation de l'Étude d'ÉE; un an pourrait ensuite être nécessaire pour les processus de révision et d'approbation.

### **Consultations**

La consultation auprès des Premières nations, du public, des collectivités et des intervenants fera partie intégrante de la Phase 2B. Plusieurs occasions de formuler des commentaires ont été prévues dans le programme de consultation pour permettre un dialogue valable avec les citoyens et les organisations dans l'ensemble de la région de la capitale nationale. Les commentaires reçus contribueront à compléter et informer l'évaluation technique aux principaux stades d'intervention dans l'Étude d'ÉE.

Diverses méthodes seront utilisées pour rejoindre les citoyens dans l'ensemble de la région, et en particulier les collectivités qui seraient les plus touchées (à la fois directement et indirectement) par une future décision au sujet de la liaison. Ces méthodes incluent la consultation sur le Web, le sondage, la consultation des groupes, des collectivités et du grand public.

Quatre séries d'activités de consultation ont été définies pour l'instant.

- *Série 1 : Priorités et valeurs* : promouvra le lancement de la Phase 2B afin d'impliquer le public dans le processus. Le public sera invité à contribuer à la mise à jour des facteurs et des sous-facteurs d'évaluation. Les collectivités des corridors contribueront à l'élaboration des Plans de valeurs communautaires.
- *Série 2 : Commentaires spécifiques aux corridors* : présentera les tracés potentiels qui ont été étudiés et les raisons pour le choix du tracé privilégié au sein de chaque corridor. La façon dont les commentaires du public ont contribué à la sélection des

tracés privilégiés sera également discutée. À ce moment-là, des commentaires supplémentaires du public seront sollicités concernant les tracés, les corridors et la pondération des facteurs d'évaluation pour l'analyse comparative.

- *Série 3 : Commentaires sur le classement des corridors* : présentera les résultats de l'analyse comparative et des tests de sensibilité, ainsi que la décision sur le corridor retenu. Les consultations décriront comment les commentaires du public ont été utilisés dans l'analyse comparative et la pondération.
- *Série 4: Examen du rapport de l'Étude de l'ÉE et de l'avant-projet préliminaire* : inclura des occasions pour le public de faire des commentaires afin de contribuer à l'élaboration de l'avant-projet préliminaire. Suite à l'achèvement de l'avant-projet préliminaire, des consultations supplémentaires seront tenues afin de présenter les résultats de l'Étude et de décrire comment les commentaires du public ont été incorporés dans l'élaboration de l'avant-projet préliminaire.

Les Premières nations impliquées dans ce projet incluent les Algonquins de l'Ontario (AO) et la bande Kitigan Zibi Anishinabeg (KZA). Ils ont exprimé leur volonté de participer à cette Étude d'ÉE d'une manière substantielle. Les AO ont déclaré que la consultation et l'accommodement des intérêts des Algonquins devaient faire partie des phases de planification, de la conception et de la construction et que le financement devait être accordé pour qu'ils puissent participer pleinement à toutes les phases. La CCN demeure engagée à envers la consultation avec les AO et KZA.

L'approche de la consultation avec les AO et KZA sera confirmée avant le début de la Phase 2B, suite aux discussions avec ces groupes et avec les partenaires de l'Étude.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>SOMMAIRE EXÉCUTIF</b> .....	<b>V</b>
<b>1 INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
1.1 Historique et contexte .....	1
1.2 But du document .....	2
<b>2 EMPLACEMENT DE L'ÉTUDE ET CORRIDORS</b> .....	<b>5</b>
2.1 Zones d'étude .....	9
2.2 Critères pour les tracés au sein des corridors .....	14
2.3 Aspects environnementaux importants.....	14
<b>3 PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE</b> .....	<b>17</b>
3.1 Permis et autorisations .....	17
3.2 Régimes d'ÉE connexes .....	18
<b>4 PROGRAMME DE TRAVAIL</b> .....	<b>19</b>
4.1 Examen du matériel existant.....	20
4.2 Facteurs et sous-facteurs d'évaluation .....	23
4.3 Études environnementales et techniques .....	25
4.4 Analyse détaillée des corridors .....	26
4.4.1 Élaboration des tracés potentiels et des conceptions fonctionnelles .....	26
4.4.2 Élaboration des mesures d'atténuation .....	26
4.4.3 Consultation sur les conceptions fonctionnelles des corridors .....	27
4.5 Analyse comparative des corridors.....	27
4.5.1 Méthode comparative .....	27
4.5.2 Consultations sur la recommandation relative aux corridors.....	29
4.5.3 Décision relative aux corridors.....	30
4.6 Raffinement itératif .....	30
4.6.1 Entreprendre des études supplémentaires en matière environnementale, technique et de conception ainsi que des consultations supplémentaires si nécessaire .....	30
4.6.2 Itération de l'analyse comparative des corridors .....	31
4.7 Processus subséquent.....	31
4.7.1 Entreprendre l'avant-projet préliminaire.....	31
4.7.2 Évaluation de l'importance des effets environnementaux .....	32
4.7.3 Évaluation des effets cumulatifs probables .....	32
4.7.4 Établissement de l'estimation des coûts du projet.....	33
4.7.5 Préparation du rapport d'Étude d'ÉE .....	34
4.7.6 Préparation du rapport d'examen préalable de l'ÉE .....	34
4.7.7 Consultation sur l'Étude d'ÉE et le Rapport d'examen préalable .....	34
4.8 Décision sur le Rapport d'examen préalable de l'ÉE.....	35
4.9 Calendrier des activités de la Phase 2B .....	35
<b>5 PROGRAMME DE CONSULTATION</b> .....	<b>39</b>
5.1 Introduction .....	39
5.2 Consultation publique – Aperçu .....	39
5.3 Programme détaillé de consultation publique, processus antérieur à la Décision 1 .....	42
5.3.1 Série 1 - Priorités et valeurs.....	43
5.3.2 Série 2 – Commentaires particuliers aux corridors.....	47
5.3.3 Série 3 – Commentaires sur le classement des corridors .....	50

5.3.4	Série 4 – Examen du Rapport de l'Étude d'EE et de l'avant-projet préliminaire .....	55
5.4	Consultation des Premières nations .....	59
5.4.1	Aperçu .....	59
5.4.2	Approche de consultation et de communication .....	59
<b>6</b>	<b>COMMENTAIRES DU PUBLIC ET MODIFICATIONS APPORTÉES AU PLAN DE CONCEPTION DE L'ÉTUDE .....</b>	<b>61</b>
6.1	Commentaires et réponses .....	61
6.1.1	Contexte .....	61
6.1.2	Processus relatif au Plan de conception de l'Étude .....	62
6.1.3	Zones d'études .....	63
6.1.4	Facteurs d'évaluation .....	64
6.1.5	Méthode d'évaluation .....	69
6.1.6	Consultation .....	70
6.1.7	Plan de valeurs communautaires .....	72
6.2	Synthèse des commentaires du public allant au-delà de la portée de l'Étude.....	73

## LISTE DES ANNEXES

<b>ANNEXE A</b>	<b>FACTEURS ET SOUS-FACTEURS D'ÉVALUATION DE LA PHASE 2A</b>
<b>ANNEXE B</b>	<b>TÂCHES TECHNIQUES</b>
<b>ANNEXE C</b>	<b>LE PROCESSUS DU PLAN DE VALEURS COMMUNAUTAIRES</b>
<b>ANNEXE D</b>	<b>TERMES DE RÉFÉRENCE DU GROUPE DE CONSULTATION PUBLIQUE ET DES GROUPES DE CONSULTATION DES COLLECTIVITÉS</b>

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1	Aspects environnementaux importants et groupes de facteurs .....	14
Tableau 4.1	Calendrier de la Phase 2B .....	35
Tableau 5.1	Quatre séries de consultation .....	41
Tableau 5.2	Série 1 des activités de consultation – Point de vue régional.....	44
Tableau 5.3	Série 1 des activités de consultation – Point de vue des collectivités des corridors.....	46
Tableau 5.4	Série 1 des activités de consultation – Point de vue des collectivités affectées .....	46
Tableau 5.5	Série 2 des activités de consultation – Point de vue régional.....	48
Tableau 5.6	Série 2 des activités de consultation – Point de vue des collectivités des corridors.....	49
Tableau 5.7	Série 2 des activités de consultation – Point de vue des collectivités affectées .....	50
Tableau 5.8	Série 3 des activités de consultation – Point de vue régional.....	51
Tableau 5.9	Série 3 des activités de consultation – Point de vue des collectivités des corridors.....	53
Tableau 5.10	Série 3 des activités de consultation – Point de vue des collectivités affectées .....	54
Tableau 5.11	Activités de consultation durant la réalisation de l'avant-projet préliminaire – Point de vue des collectivités à proximité immédiate des corridors.....	56
Tableau 5.12	Série 4 des activités de consultation – Point de vue régional.....	56

Tableau 5.13	Série 4 des activités de consultation – Point de vue des collectivités des corridors .....	58
Tableau 5.14	Série 4 des activités de consultation – Point de vue des collectivités affectées.....	58

### LISTE DES FIGURES

Figure 1.1	Processus d'évaluation des liaisons interprovinciales .....	2
Figure 2.1	Emplacements approximatifs des corridors 5, 6 et 7.....	5
Figure 2.2	Corridor 5 – Île Kettle .....	6
Figure 2.3	Corridor 6 – Île Lower Duck .....	7
Figure 2.4	Corridor 7 – Aéroport de Gatineau/baie McLaurin.....	8
Figure 2.5	Zone d'étude de site du corridor 5 .....	11
Figure 2.6	Zone d'étude de site du corridor 6 .....	12
Figure 2.7	Zone d'étude de site du corridor 7 .....	13
Figure 4.1	Cadre de travail d'ÉE de la Phase 2B.....	21
Figure 4.2	Plan schématique des commentaires, des approbations réglementaires et des décisions des partenaires combinés dans le cadre de l'évaluation environnementale .....	37



# 1 Introduction

En 2006, la Commission de la capitale nationale (CCN), en partenariat avec le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et le ministère des Transports du Québec (MTQ) et en coopération avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau, a lancé l'Étude d'évaluation environnementale (ÉE) des liaisons interprovinciales.

Les déficiences du système de transport actuel ont donné lieu à une hausse des émissions de gaz d'échappement, à des retards de la circulation et à la circulation des camions lourds dans le noyau urbain d'Ottawa alors que la région de la capitale nationale (RCN) continue de croître. Le but de l'étude était donc d'examiner toutes les options raisonnables pour améliorer la capacité du transport interprovincial pour répondre aux besoins de long terme. Les objectifs du projet, extraits de la page 1.1 du rapport principal de la Phase 1, sont les suivants :

- améliorer la qualité de vie des résidents de la région de la capitale nationale (RCN);
- réduire la congestion aux heures de pointe à travers la ligne écran de la rivière des Outaouais – une division imaginaire servant à mesurer le volume et la capacité de la circulation – et atteindre un niveau de service spécifique (NDS D);
- améliorer l'économie régionale;
- fournir des connexions entre les autoroutes provinciales et les artères municipales;
- relier les itinéraires de camions existants;
- permettre une grande mobilité et accommoder tous les modes de transport;
- apporter un complément aux objectifs et aux plans de transport en commun;
- réduire au minimum les impacts naturels, socio-économiques et culturels;
- maximiser les avantages sociétaux.

## 1.1 Historique et contexte

L'Étude d'évaluation environnementale (ÉE) des futures liaisons interprovinciales comprend deux phases. La Phase 1 de l'Étude a été lancée en 2006, et a été achevée en janvier 2009 par Roche-NCE. Les objectifs de la Phase 1 étaient de confirmer la nécessité d'emplacements supplémentaires pour une liaison interprovinciale, de proposer et d'évaluer des options et, enfin, de hiérarchiser les solutions. Pendant cette phase, il a été déterminé qu'il existait un besoin manifeste pour une nouvelle liaison interprovinciale. Dix emplacements de corridor ont été proposés, évalués et classés en fonction de plusieurs critères d'évaluation. Un emplacement de corridor privilégié (la liaison de l'île Kettle) a été déterminé à la suite de la Phase 1 de l'Étude.

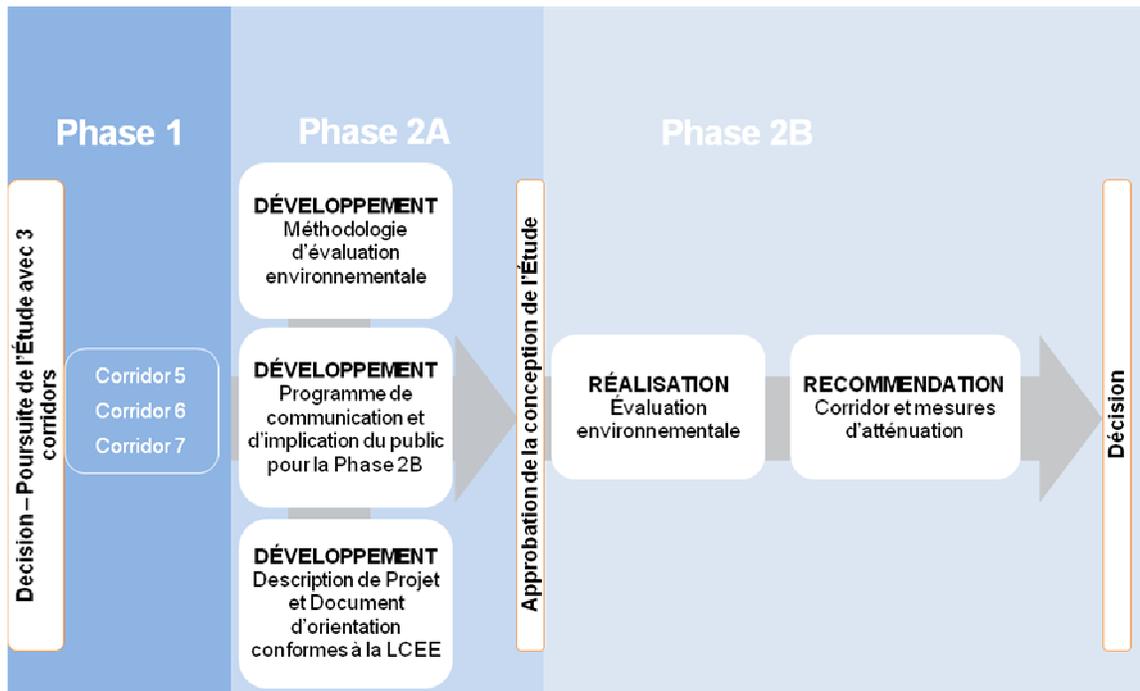
À la fin de la Phase 1, le consultant a recommandé de mettre de l'avant le corridor 5 pour poursuivre l'Étude. Les partenaires de l'Étude ont décidé de mettre de l'avant les trois corridors les mieux classés dans la Phase 1 de l'Étude pour un examen plus approfondi: l'île Kettle, l'île Lower Duck et l'aéroport de Gatineau/la baie McLaurin. Cette décision visait à permettre de mieux examiner les questions liées à la collectivité, au transport en commun et à l'économie.

La Phase 2 a été lancée en octobre 2009 et comporte deux étapes. La Phase 2A est menée par la coentreprise AECOM-Delcan et comprend la préparation d'un Rapport de conception de l'Étude et d'un Document d'orientation conforme à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE), afin de guider les activités de la Phase 2B. Le document d'orientation établit la portée du projet et la portée de l'évaluation pour l'Examen préalable du projet des liaisons interprovinciales par les organismes fédéraux. Durant la Phase 2B, l'évaluation environnementale sera terminée, laquelle mènera à une recommandation préliminaire d'un corridor parmi les trois en cours d'examen. Dans le

cadre de cette prochaine phase, des mesures visant à éviter, à réduire ou à éliminer les effets environnementaux négatifs seront recommandées.

Un schéma simplifié de l'Étude d'ÉE des liaisons interprovinciales est présenté dans la figure 1.1. Un schéma plus détaillé de la Phase 2B est fourni plus loin dans ce rapport.

**Figure 1.1 Processus d'évaluation des liaisons interprovinciales**



## 1.2 But du document

Le Rapport de conception de l'Étude définit le cadre de travail pour les activités de l'Étude d'ÉE de la Phase 2B. Plus précisément, ce Rapport de conception de l'Étude expose le programme de travail, qui décrit les aspects procéduraux et les techniques d'évaluation, y compris :

- la méthodologie décrivant le déroulement des activités de la Phase 2B;
- les critères d'évaluation à prendre en considération dans l'évaluation environnementale;
- les travaux de conception fonctionnelle sur les trois corridors potentiels et les travaux de conception fonctionnelle préliminaire sur le corridor le mieux classé avec un niveau de détail nécessaire pour évaluer leurs impacts sur l'environnement naturel, social, culturel et économique;
- l'identification des impacts éventuels sur l'environnement;
- le développement de mesures d'atténuation des impacts éventuels sur l'environnement;
- la méthodologie d'analyse comparative ou d'évaluation des corridors;
- un plan de consultation décrivant les moyens proposés pour la participation du public dans le processus d'étude de l'ÉE;
- un calendrier pour les différentes étapes de travail, y compris les interdépendances entre les différentes étapes techniques et la participation du public.

Une version préliminaire de ce rapport a été soumise pour examen public au cours de la Phase 2A. Les commentaires du public reçus sur ce rapport, ainsi que la façon dont ils ont affecté le programme de travail et le processus de consultation de la Phase 2B, sont présentés dans le chapitre 6.

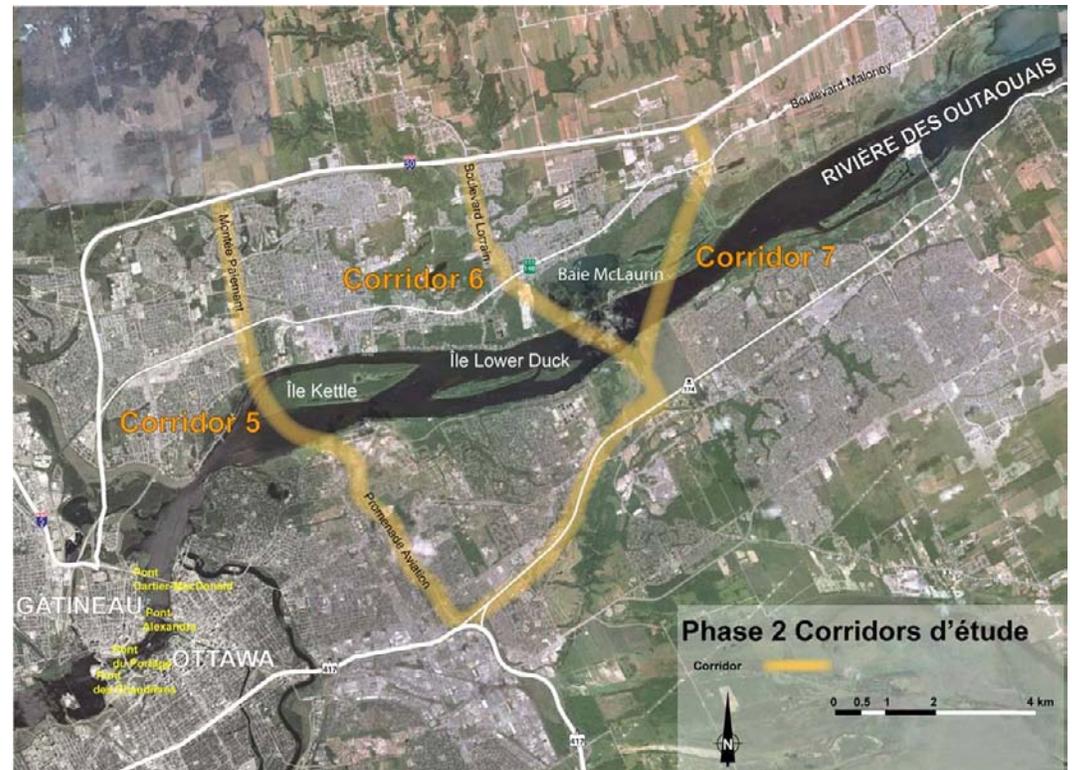
Ce Rapport de conception de l'Étude est préparé pour la Commission de la capitale nationale (CCN), le promoteur de l'évaluation environnementale sur la liaison interprovinciale, ses partenaires dans l'Étude, le ministère des Transports du Québec (MTQ) et le ministère des Transports de l'Ontario (MTO). Cette évaluation est également préparée en collaboration avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau



## 2 Emplacement de l'Étude et corridors

Ce chapitre décrit la zone d'étude pour les trois corridors pris en compte dans la Phase 2 de l'Étude d'ÉE. Comme indiqué, les trois corridors les mieux classés ont été reportés de la Phase 1 à la Phase 2 de l'Étude. Ils sont présentés dans la figure 2.1. Des cartes plus détaillées des trois corridors et du tracé conceptuel à l'intérieur du corridor développés dans la Phase 1 sont présentées dans les figures 2.2 à 2.4.

**Figure 2.1 Emplacements approximatifs des corridors 5, 6 et 7**



Ce chapitre présente également les critères à utiliser pour le développement des tracés au sein de chaque corridor ainsi que les caractéristiques clés de l'environnement à proximité des corridors à l'étude.

Figure 2.2 Corridor 5 – Île Kettle

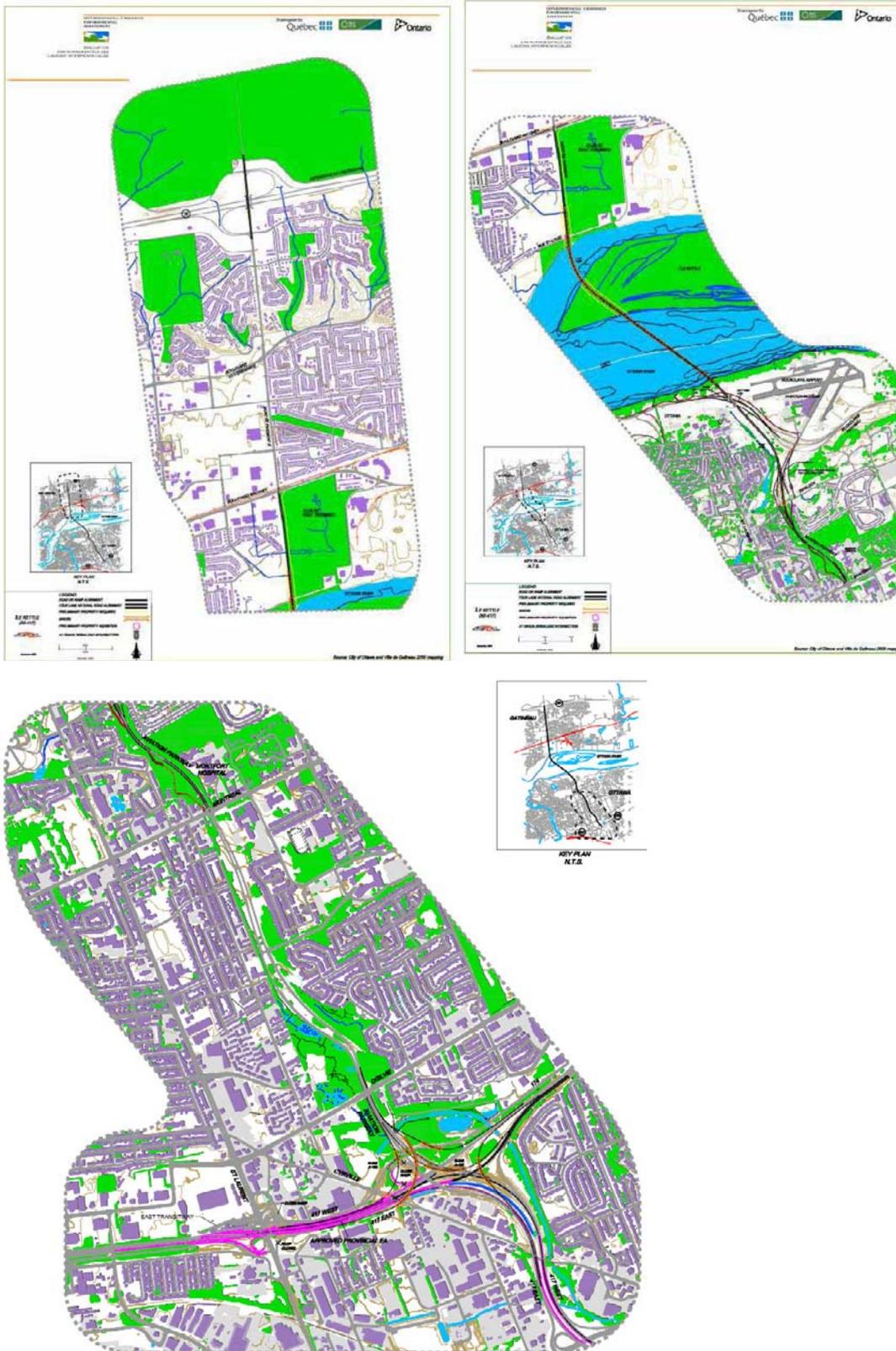
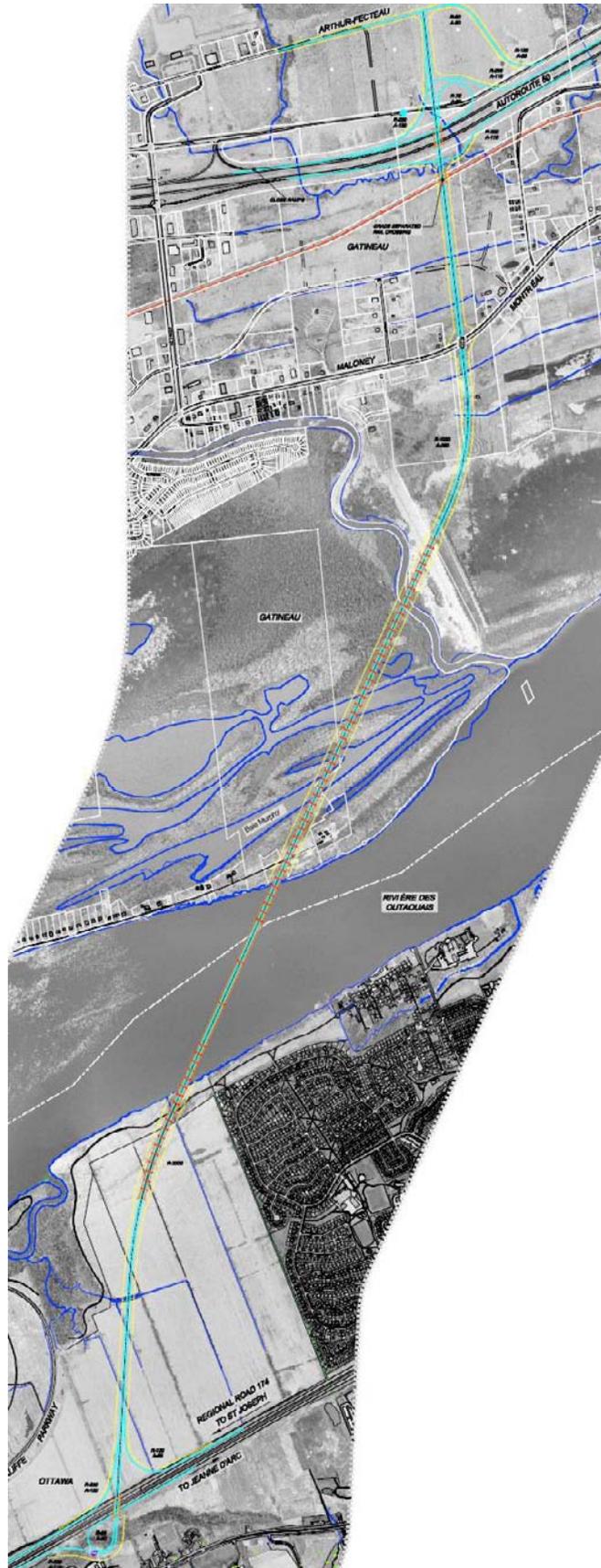


Figure 2.3 Corridor 6 – Île Lower Duck



Figure 2.4 Corridor 7 – Aéroport de Gatineau/baie McLaurin



## 2.1 Zones d'étude

Les zones d'étude sont définies en tenant compte des considérations écologiques, techniques et sociales ainsi que du jugement professionnel quant à l'étendue géographique des effets potentiels sur l'environnement. La « zone d'étude » de la liaison interprovinciale pourra donc varier en fonction de la composante de l'environnement en cours d'examen. Par exemple :

- pour la modélisation du bruit, la zone d'étude comprend les routes principales à moins de 600 m de la route en cours d'étude;
- en ce qui concerne la gestion de la circulation, qui utilise le modèle de prévision de la demande globale de transport développé pour la région de la capitale nationale, la zone d'étude est régionale
- pour les zones humides, la zone d'étude comprend l'ensemble du système des zones humides qui pourraient être touchées.

En général, les zones d'étude liées aux différentes composantes de l'environnement seront définies dans la Phase 2B, lorsque les études techniques nécessaires seront achevées.

Les définitions géographiques suivantes de la zone d'étude sont utilisées dans le cadre de cette étude. Les limites spécifiques pour les différentes composantes de l'environnement seront décrites dans la documentation de l'Étude.

<i>Zone d'étude de site</i>	La zone d'étude de site est le périmètre potentiel des projets, à savoir la zone où une nouvelle construction peut avoir lieu, ainsi que les zones ou les structures qui peuvent être modifiées, déclassées ou abandonnées. La zone d'étude de site peut ne pas comprendre toute la superficie requise pour les mesures d'atténuation.
<i>Zone d'étude locale</i>	La zone d'étude locale est la zone existante en dehors des limites de la zone d'étude de site, où il existe un risque raisonnable d'apparition d'effets environnementaux découlant du projet. Les limites peuvent changer, le cas échéant, après une évaluation préliminaire de l'étendue spatiale des effets potentiels sur l'environnement.
<i>Zone d'étude régionale</i>	La zone d'étude régionale est définie comme la zone dans laquelle il y a possibilité d'effets cumulatifs.

Dans les limites potentielles de l'infrastructure physique (c'est-à-dire la zone d'étude de site), des options telles que des tracés horizontaux, des profils verticaux et des coupes transversales seront examinées. Les zones d'étude du site qui doivent être prises en compte au cours de la Phase 2B sont représentées dans les figures 2.5 à 2.7, qui correspondent aux descriptions suivantes :

- **Corridor 5** : De l'autoroute 50 au boulevard Maloney, la construction devrait être contenue dans les limites de l'emprise de la montée Paiement (artère actuelle divisée en quatre voies). Du boulevard Maloney à la rive nord de la rivière, la construction nécessitera l'acquisition de la nouvelle emprise. Le tracé horizontal devrait être une extension de la montée Paiement vers le sud, avec l'éventualité de la rediriger vers l'est dans une portion du terrain de golf existant. Depuis la rive nord, la zone d'étude s'étend à l'ouest afin de considérer la surface nécessaire pour le déménagement éventuel de

l'intersection de la rue Jacques Cartier avec la rue Saint-Louis. À travers la rivière, le tracé de la route devra suivre des normes appropriées de conception géométrique en ce qui a trait à la vitesse de la circulation, que ce soit pour l'implantation de la route sur la rive nord ou sud. La largeur de la zone d'étude à travers la Rivière peut être de plusieurs centaines de mètres comme illustré, s'il est évident que les deux extrémités seront contrôlées par le corridor terrestre. De la rive sud à l'autoroute 417, la construction aura généralement lieu dans le corridor appartenant à la CCN. Une partie des terres fédérales entre le musée de l'aviation et de l'hôpital Montfort sur le côté est de la promenade de l'Aviation sera incluse dans la zone d'étude. Aucune modification aux tracés de la promenade de l'Aviation n'est proposée entre le chemin Montréal et le chemin Ogilvie, où la promenade de l'Aviation est actuellement une route à quatre voies séparées. À l'échangeur de l'autoroute 417, la zone d'étude se prolongera le long de l'autoroute 417 et de la route Ottawa 174 sur une distance d'environ 1 km pour inclure la zone potentiellement nécessaire à la construction de rampes d'accès.

- **Corridor 6** : De l'autoroute 50 au boulevard Maloney, la zone d'étude de site portera notamment sur le boulevard Lorrain et les propriétés adjacentes. Du boulevard Maloney à la rive nord de la rivière, la zone d'étude de site comprendra les terres situées entre l'usine de traitement des eaux et la baie McLaurin. La largeur de la zone d'étude dans la rivière est de plusieurs centaines de mètres, comme illustré. Les extrémités seront contrôlées par l'emplacement du corridor terrestre. De la rive sud jusqu'à la route Ottawa 174, le corridor s'étend de la limite ouest de la ceinture de verdure (y compris l'échangeur du chemin Montréal et de la bordure est du développement Canotek) au côté est du tracé conceptuel de la Phase 1 pour le corridor 6. La zone d'étude de site comprend aussi les terres au sud de la route Ottawa 174 nécessaires pour construire un échangeur et des connexions potentielles avec le boulevard Saint-Joseph. Le corridor comprend également l'emprise de la route Ottawa 174 (élargissement proposé), de ce nouvel échangeur à l'échangeur de l'autoroute 417, où des améliorations de la rampe seront envisagées.
- **Corridor 7** : La zone d'étude de site située au nord de l'autoroute 50 sera située dans l'espace ouvert entre l'autoroute et l'aéroport, suffisant pour construire un nouvel échangeur et des voies de desserte pour se connecter au réseau routier existant. De l'autoroute 50 au boulevard Maloney, la zone d'étude comprendra une aire ouverte qui suit le tracé conceptuel du corridor 7 de la Phase 1, entre la rue de Granby et la montée Chauret. Le besoin de se connecter avec la zone d'étude de site sur la rive sud de la rivière des Outaouais (à l'intérieur de la Ceinture de verdure) exige que le corridor 7 pivote en amont et traverse les zones humides de la baie McLaurin-Murphy en diagonale. La zone d'étude de site a été montrée aussi large que possible pour permettre le développement de tracés au sein de ces espaces naturels. De la rive sud à la route Ottawa 174, la zone d'étude de site s'étendra de la limite est de la ceinture de verdure à la limite ouest du tracé conceptuel du corridor 7 tel que développé lors de la Phase 1. Le corridor comprend également l'emprise de la route Ottawa 174 (élargissement proposé), de ce nouvel échangeur à l'échangeur de l'autoroute 417, où des améliorations de la rampe seront envisagées.

Figure 2.5 Zone d'étude de site du corridor 5



Figure 2.6 Zone d'étude de site du corridor 6



Figure 2.7 Zone d'étude de site du corridor 7



## 2.2 Critères pour les tracés au sein des corridors

Aucun travail de conception géométrique n'a été fait durant la Phase 2A afin de confirmer la faisabilité des tracés potentiels dans les zones d'étude du site. Par conséquent, la faisabilité de nouveaux tracés proposés après la Phase 1 doit être examinée dans la Phase 2B. Les corridors proposés et évalués durant la Phase 1 et qui ne sont pas reportés dans la Phase 2 ne seront pas réexaminés.

Dans la Phase 1, les critères ont été établis pour guider l'identification des corridors appropriés. Les critères importants et pertinents pour la Phase 2 sont résumés de la façon suivante :

- Le corridor doit satisfaire à la demande de transport interprovincial (tous les modes, y compris les piétons, les cyclistes, le transport en commun et les voitures) et être disponible pour la circulation des camions.
- Le corridor doit se connecter au réseau routier supérieur, particulièrement aux autoroutes 417 en Ontario et 50 au Québec.
- Le corridor doit être relié aux routes artérielles et aux autoroutes pour éviter les routes collectrices et locales qui, normalement, n'accueillent pas des quantités importantes de circulation de transit.
- Le corridor doit avoir une conception géométrique correspondant à une vitesse appropriée pour cette section de route.
- Le corridor doit tenir compte des impacts environnementaux potentiels tels que définis par les catégories de facteurs.

Ces critères restent valables et devront être appliqués pour tout nouveau tracé identifié au cours de la Phase 2B.

## 2.3 Aspects environnementaux importants

La zone d'étude locale liée aux corridors à l'étude comprend plusieurs caractéristiques clés de l'environnement naturel et construit qui devront être incluses dans l'évaluation. En se basant sur les catégories de facteurs développées lors de la Phase 1, le tableau 2.1 fournit des exemples de caractéristiques environnementales pour chaque catégorie de facteurs :

**Tableau 2.1 Aspects environnementaux importants et groupes de facteurs**

Catégorie de facteurs	Exemples de facteurs	Exemples de caractéristiques environnementales
Aspects naturels	Espèces en danger, habitat du poisson, caractéristiques terrestres, zones humides, zones environnementales importantes et sensibles	Rivière des Outaouais, îles, baie McLaurin et zones humides du Marais des Laiches, terrains boisés, Ceinture de verdure, vallée du ruisseau Green, rivière La Blanche, Lac Beauchamp, affluents
Aspects culturels	Ressources archéologiques et patrimoniales, intérêts des Premières nations	Iles de la rivière des Outaouais, éléments du patrimoine bâti
Utilisation et ressources en eau	Usines de purification de l'eau et de traitement des eaux usées.	Usine de traitement des eaux de Gatineau, Usine de traitement des eaux usées d'Ottawa.

Aspects sociaux, utilisation du sol et biens fonciers	Collectivités, bruit, esthétique, loisirs (cyclisme, marche, navigation maritime, hydravions), parcs, Fonctions résidentielle, commerciale, terres institutionnelles, développement, musée, pistes d'atterrissage, agriculture	Hôpital Montfort, Parc du Lac Beauchamp, aéroport de Rockcliffe, aéroport de Gatineau, aire d'accostage pour les hydravions, quartiers, églises, écoles, chalets sur la rivière des Outaouais
Aspects économiques	Développement économique	Parcs industriels et commerciaux, développements résidentiels, réseau de transport
Circulation, transport et coûts	Camions, transport en commun, circulation, sécurité routière et infrastructures pour les modes non motorisés.	Réseaux routiers municipal et provincial, réseau de transport en commun, itinéraires pour les camions, pentes riveraines

Au cours des consultations de la Phase 2A, le public a offert d'autres exemples de caractéristiques environnementales, qui seront inclus dans le travail de la Phase 2B. Certains d'entre eux sont décrits dans le tableau indiquant les commentaires reçus par le public au chapitre 6. Au cours de la Phase 2B, toutes les caractéristiques environnementales pertinentes seront précisées et étudiées lorsqu'elles contribuent à l'appréciation et à l'évaluation du corridor ou au développement de l'avant projet préliminaire. Les caractéristiques environnementales seront prises en compte dans l'élaboration approfondie de la liste des facteurs et des sous-facteurs.



## 3 Processus d'évaluation environnementale

Cette Étude est menée comme une évaluation environnementale fédérale, conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et aux lignes directrices établies par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. La Loi prévoit un examen minutieux des projets afin qu'ils ne causent pas d'effets néfastes notables. Elle prévoit également la participation du public. Au cours de la Phase 1, le ministère de l'Environnement de l'Ontario a examiné le projet et a déterminé que sa législation n'était pas applicable. L'Ontario demeure partenaire de l'Étude et apportera son expertise dans le cadre de la Phase 2. De plus, les partenaires de l'Étude ont décidé que, lorsque le processus d'évaluation environnementale du Canada, du Québec et de l'Ontario montrent différents niveaux d'exigences pour atteindre le même objectif, les exigences les plus strictes et rigoureuses seront appliquées.

La législation fédérale relative à l'ÉE prévoit des processus pour décrire le travail nécessaire pour divers types de projets. Le processus fédéral d'évaluation environnementale classe les travaux d'EE de la façon suivante : examens préalables, études approfondies, médiations et commissions d'examen. La LCEE exige l'examen d'un large éventail de facteurs indépendamment du fait qu'il s'agisse d'un examen préalable, d'une étude approfondie ou d'une commission d'examen.

L'Étude des liaisons interprovinciales nécessite une évaluation du niveau de l'examen préalable. Le développement d'un pont n'est pas couvert par le *Règlement sur la liste d'étude approfondie*. Le Rapport de conception de l'Étude détaille les exigences proposées pour cet examen.

En ce qui concerne les commissions d'examen et les médiations, le ministre fédéral de l'Environnement peut rediriger le projet vers une commission si les préoccupations du public le justifient.

### 3.1 Permis et autorisations

Une liste complète des autorisations fédérales, provinciales et municipales qui pourraient être nécessaires sera élaborée au cours de la Phase 2B de l'Étude d'ÉE. Cela peut inclure des permis et des autorisations en vertu des lois suivantes (liste non exhaustive):

- *Loi sur les pêches, ministère des Pêches et des Océans;*
- *Loi sur la protection des eaux navigables, Transports Canada;*
- *Loi sur les ressources en eau de l'Ontario;*
- *Loi sur la qualité de l'environnement du Québec;*
- *Loi sur le patrimoine de l'Ontario;*
- *Loi sur les biens culturels du Québec;*

## 3.2 Régimes d'ÉE connexes

Comme indiqué, cette Étude est une étude d'ÉE fédérale, et est assujettie à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE).

### *Exigences de l'Ontario relatives à l'ÉE*

Puisque le projet a été identifié comme une entreprise fédérale et que la CCN a été identifiée comme le promoteur de la Phase 2 de l'Étude d'ÉE, le ministère de l'Environnement de l'Ontario (MEO) a déterminé que sa législation ne s'appliquait pas spécifiquement, pour les raisons mentionnées précédemment. Comme indiqué ci-dessus, le processus fédéral de l'Étude d'ÉE intégrera les exigences d'information des législations de la province lorsque celles-ci sont plus rigoureuses que les exigences fédérales.

### *Exigences du Québec relatives à l'ÉE*

L'application du processus d'évaluation environnementale du Québec doit encore être déterminée. Si le projet est considéré comme un projet fédéral par la province et que le processus provincial ne s'applique pas, ce processus d'Étude d'évaluation environnementale tiendra compte des exigences du processus du Québec, lorsque celles-ci sont plus rigoureuses que les exigences fédérales.

Les exigences du processus du Québec seront abordées par le consultant de la Phase 2B.

## 4 Programme de travail

Le programme de travail décrit dans le chapitre suivant est la continuation des activités menées dans la Phase 1. Beaucoup de travail a déjà été accompli dans l'Étude d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale, et cela a abouti à mettre en avant trois corridors. Le programme de travail présenté ici se fonde sur ce travail préalable, en décrivant les analyses des aspects techniques, environnementaux et sociaux liés à chaque corridor afin de bien évaluer les effets environnementaux potentiels découlant du projet.

Le cadre d'orientation de cette Étude d'évaluation environnementale est présenté dans la figure 4.1, suivi d'une description plus détaillée des activités de la Phase 2B.

Les tâches principales de la Phase 2B sont les suivantes :

- examiner les documents réalisés précédemment et assurer la coordination avec les études pertinentes;
- vérifier et confirmer les facteurs et les sous-facteurs d'évaluation pour s'assurer que toute nouvelle préoccupation de la part du public ou toute modification dans la législation qui a pu avoir eu lieu entre la fin de la Phase 2A et le début de la Phase 2B sera prise en compte dans la Phase 2B;
- réaliser un inventaire sur le terrain des conditions actuelles;
- élaborer des conceptions fonctionnelles pour les tracés des corridors;
- élaborer des mesures d'atténuation appropriées afin d'éviter ou de réduire au maximum les impacts environnementaux;
- évaluer les impacts nets après l'application des mesures d'atténuation;
- effectuer une analyse comparative des trois corridors en utilisant les facteurs pertinents d'évaluation et un processus établi;
- recommander une liste de classement des trois corridors;
- à la suite d'une décision prise par le promoteur du projet et les partenaires de l'Étude, finaliser l'avant projet préliminaire et les estimations de coûts pour le corridor recommandé;
- préparer le Rapport d'évaluation environnementale;
- préparer le Rapport d'examen préalable sur l'évaluation environnementale.



Séries 1 à 4

La participation du public est une composante intégrante du processus d'Étude d'évaluation environnementale. Dans cette Étude d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales, le public pourra participer tout au long du processus. La participation comprendra le raffinement des sous-facteurs d'évaluation, l'examen des corridors et les conceptions des tracés et leur évaluation, les intrants de l'évaluation comparative, y compris la pondération et l'avant-projet préliminaire pour le tracé de corridor choisi.

La section suivante décrit le programme de travail menant à la recommandation finale d'un corridor pour la future liaison interprovinciale. Le chapitre 5 présente une description du programme de consultation publique pour la Phase 2B. Toutefois, afin de décrire un programme complet et cohérent pour les activités de la Phase 2B dans le chapitre 4, ce chapitre aborde la question de savoir quelles sortes de commentaires du public seront sollicités à chaque étape clé du programme de travail et à quel moment ils le seront. Les différentes étapes de consultation sont indiquées dans ce chapitre avec l'icône sur la gauche.

## 4.1 Examen du matériel existant

Au début de la Phase 2B de l'Étude d'évaluation environnementale, les tâches suivantes seront entreprises:

- examiner et analyser la documentation existante relative au projet;
- examiner et résumer la correspondance reçue du public et des intervenants entre l'achèvement du travail de la Phase 2A et le début du travail de la Phase 2B;
- coordonner les études en cours et consulter les autorités compétentes sur des études décrites dans les documents de planification municipale.

Le but de ce travail est de veiller à ce que le consultant et les intervenants dans le projet soient au courant des travaux existants et des questions et préoccupations soulevées dans la Phase 2. Les consultations sur ce matériel seront combinées avec la 1<sup>ère</sup> série de consultations sur les priorités et les valeurs.

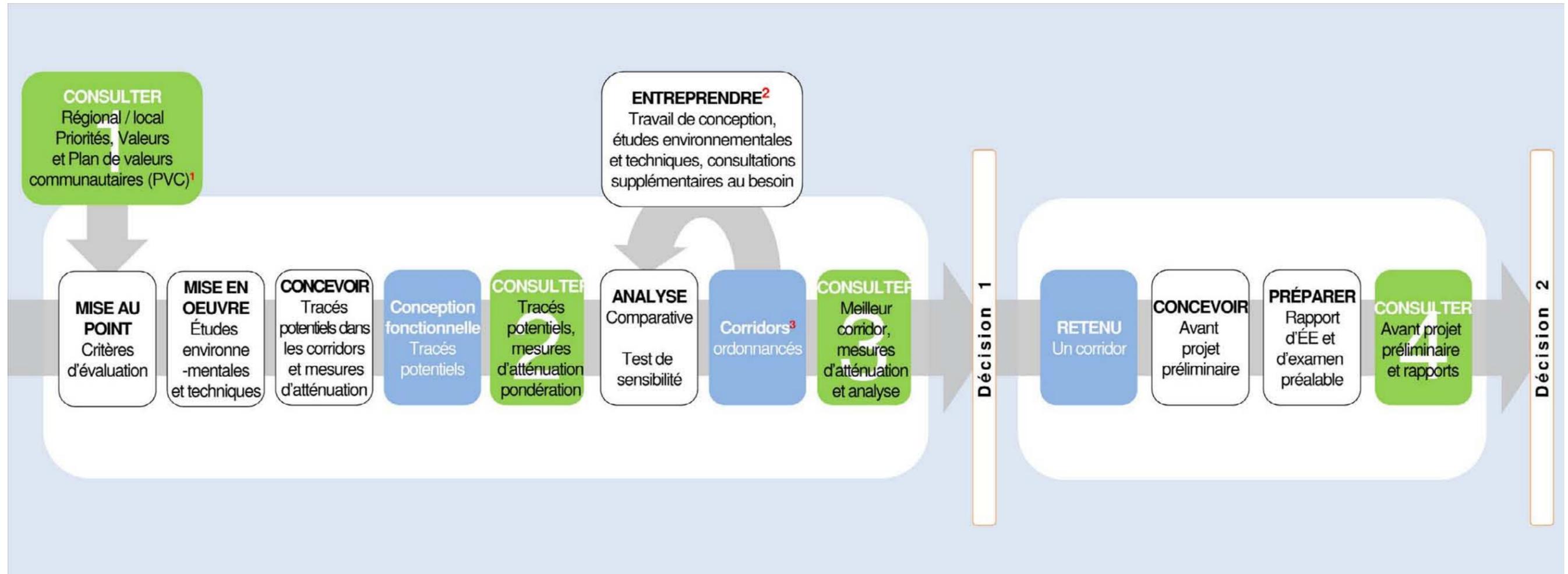
L'examen et l'analyse de la documentation existante du projet porteront sur les Phases 1 et 2A. L'analyse fournira un historique du projet et se concentrera sur les éléments qui constituent la base de la Phase 2B, tels que le présent Rapport de conception de l'étude et les recommandations des partenaires de l'Étude.

L'examen et l'analyse de la correspondance se concentreront sur la période entre la fin de la Phase 2A et le début de la Phase 2B, c'est-à-dire toute la correspondance qui ne figure pas dans la documentation de la Phase 2A. Ce matériel sera utilisé, en conjonction avec la correspondance analysée dans la Phase 2A, afin de déterminer les améliorations à apporter à la liste de contacts des intervenants, ainsi qu'aux activités et aux techniques du programme de consultation.

Les études comportant un lien avec l'Étude sur les liaisons interprovinciales comprennent la mise à jour du Plan directeur de la Ceinture de verdure; l'Étude stratégique du transport de marchandise et l'Étude d'intégration du transport interprovincial. Les provinces et les municipalités dans la zone d'étude ont aussi un certain nombre de projets faisant actuellement l'objet d'une EE ou décrits dans des documents d'aménagement municipal présentant un intérêt pour ce projet.

- La mise à jour du Plan directeur de la Ceinture de verdure a comporté des séances de consultation publique où le sujet des liaisons interprovinciales a été soulevé. La date d'échéance de cette Étude est prévue en 2012, ce qui permettra la coordination des activités et des discussions entre les deux Études.
- L'Étude stratégique du transport de marchandise devrait débiter à la fin de l'année 2010. Compte tenu du calendrier de cette Étude et du niveau stratégique de l'analyse prévue, la Phase 2B de l'Étude d'ÉE sur les liaisons interprovinciales comprendra une analyse de sensibilité de la circulation des camions avec différents scénarios de détournement, différentes restrictions et l'hypothèse de statu quo pour l'avenue King Edward, afin de distinguer les différences en termes d'impacts entre les corridors (voir annexe B).
- L'Étude d'intégration du transport interprovincial travaille à l'identification d'un scénario optimal pour la fin de l'année 2010. Ceci apportera des informations utiles aux travaux de l'Étude sur les liaisons interprovinciales, ce qui permettra d'évaluer les différences entre les corridors à l'égard des plans futurs pour le transport interprovincial.

Figure 4.1 Cadre de travail d'ÉE de la Phase 2B



1. Pour chaque corridor, un Plan de valeurs communautaires sera élaboré pour chaque côté de la rivière des Outaouais — six PVC au total
2. Étapes itératives entreprises jusqu'à la recommandation d'un corridor
3. Un tracé par corridor



## 4.2 Facteurs et sous-facteurs d'évaluation

Une longue liste de facteurs et de sous-facteurs d'évaluation a été définie et affinée grâce aux consultations publiques dans la Phase 1. La description de chaque sous-facteur, comment il a été mesuré et la raison de son inclusion dans l'évaluation comparative ont été présentés dans l'annexe N du rapport de la Phase 1. Dans la Phase 2A, de nouveaux sous-facteurs sont ajoutés tandis que des sous-facteurs existants sont modifiés ou supprimés pour mieux refléter les caractéristiques des corridors à l'étude et la méthodologie d'évaluation à utiliser. La liste modifiée des facteurs découlant du travail de la Phase 2A est présentée à l'Annexe A. Cette liste des sous-facteurs sera utilisée pour caractériser les corridors à un niveau de détail nécessaire pour déterminer les interactions possibles entre le projet et l'environnement, avec l'objectif de faire une distinction entre les corridors. Au début de la Phase 2B, ces facteurs d'évaluation seront revus et actualisés en fonction de l'apport des organismes et des autres intervenants, notamment le public.

Les facteurs à être évalués dans la Phase 2B doivent :

- être quantifiables, mesurables ou qualitativement caractérisés;
- permettre une distinction claire entre les trois corridors potentiels.

La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* définit « environnement » et « effets environnementaux » de la façon suivante :

« Environnement » : ensemble des composantes de la Terre, notamment :

- a) Le sol, l'eau et l'air, y compris toutes les couches de l'atmosphère;
- b) Toutes les matières organiques et inorganiques ainsi que les êtres vivants;
- c) Les systèmes naturels en interaction qui comprennent les éléments visés aux alinéas a) et b).

« Effets environnementaux » en vertu d'un projet,

- a) Tout changement que la réalisation du Projet risque de causer à l'environnement, notamment à une espèce faunique inscrite, à son habitat essentiel ou à la résidence des individus de cette espèce – au sens du paragraphe 2 (1) de la *Loi sur les espèces en péril*;
- b) Tout impact résultant de ces changements
  - (i) Soit en matière sanitaire et socioéconomique;
  - (ii) Soit sur le patrimoine matériel et culturel;
  - (iii) Soit sur l'usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones;
  - (iv) Soit sur une construction, un emplacement ou une chose d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale, ainsi que
- c) Tout changement susceptible d'être apporté au projet par l'environnement, que de tels changements ou effets se produisent au sein ou à l'extérieur du Canada (LCEE).

Ces définitions générales et les définitions tout aussi larges de l'environnement dans la législation provinciale en matière d'évaluation environnementale ont mené à l'élaboration, au cours de la Phase 1, d'une longue liste de facteurs et de sous-facteurs dans le but d'évaluer les corridors et les tracés alors à l'étude. Comme indiqué plus haut, le public et les autres intervenants ont contribué à la liste des facteurs et des sous-facteurs à l'époque.

Pour assurer la transparence et la traçabilité du processus, la liste des facteurs et des sous-facteurs de la Phase 1 a été utilisée comme point de départ pour les révisions dans la Phase 2A. Ces révisions ont été suggérées en fonction des observations reçues du public

et des autres intervenants à la fin de la Phase 1. Par exemple, un nombre important d'individus pensaient que les facteurs sociaux n'étaient pas suffisamment pris en considération. Afin d'améliorer cette situation, la liste proposée des sous-facteurs de la Phase 2A sépare les facteurs sociaux et économiques au lieu de les combiner. En outre, les sous-facteurs communautaires et reliés aux loisirs qui avaient été inclus dans les facteurs culturels ont été déplacés dans la catégorie des facteurs sociaux.

En plus de réorganiser la liste des sous-facteurs dans la Phase 2A, chaque sous-facteur a été examiné afin de déterminer s'il serait utile pour faire une distinction entre les corridors à l'étude. Les sous-facteurs qui étaient les mêmes pour les corridors à l'étude ont été retirés de la liste. Par exemple, la possibilité de passage de la glace, de formation d'embâcles et d'érosion par la glace est considérée la même pour ce tronçon de la rivière. Les sous-facteurs qui abordaient des effets environnementaux sur les éléments qui ne sont plus dans les zones d'étude en cours ont également été supprimés de la liste, par exemple, les impacts sur la prise d'eau de Britannia, le parc Andrew Haydon et le parc de l'île Petrie.

Au cours de la Phase 1, des membres du public ont jugé que la liste des sous-facteurs était trop longue, et que cela avait été fait afin de mettre davantage l'accent sur l'environnement naturel et moins l'accent sur l'environnement social. Bien que ce ne fût pas le cas, la liste des sous-facteurs a été examinée et les chevauchements potentiels éliminés. Certains sous-facteurs englobent maintenant une définition plus large. Une courte liste des sous-facteurs peut être plus facile à suivre et à comprendre, facilitant ainsi la traçabilité et la transparence.

Les sous-facteurs doivent être quantifiables ou permettre une évaluation qualitative qui distingue les corridors et les tracés les uns des autres. Ils doivent refléter les lignes directrices et les exigences établies par les ministères fédéraux ou provinciaux et les organismes ayant une compétence ou un intérêt tels que le ministère des Pêches et des Océans, Environnement Canada, le ministère ontarien de l'Environnement et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Lorsque les exigences des organismes se chevauchent, les exigences les plus strictes seront examinées au cours de cette Étude d'évaluation environnementale.

Définie conformément aux travaux de la Phase 1 et aux commentaires reçus par la suite, la liste générale des facteurs et des sous-facteurs suggérée pour la Phase 2B est :

**Environnement naturel**

Espèces en péril (EEP), qualité de l'air, pêcheries et habitat du poisson, aspects hydrotechniques, zones terrestres, zones humides, zones environnementales importantes et zones environnementales sensibles

**Environnement culturel**

Ressources patrimoniales et archéologiques, intérêts des Autochtones

**Utilisation de l'eau et ressources en eau**

Installations de traitement des eaux, usines de traitement des eaux usées

**Environnement social**

Santé humaine (qualité de l'air, bruit et vibrations), les impacts sur les collectivités, les considérations esthétiques et les points de vue; les loisirs, y compris les activités de navigation et l'usage d'hydravions, les promenades panoramiques et les installations récréatives

**Utilisation du sol et biens fonciers**

Plans officiels, plans directeurs fédéraux, développements, besoins fonciers, musée, aéroports, hôpital, zones résidentielles, commerciales, industrielles, institutionnelles et agricoles, contamination (sédiments dans les sols)

**Environnement économique**

Développement économique

**Circulation et transport**

Camionnage, circulation, exploitation du transport en commun, sécurité routière, connectivité aux infrastructures pour modes non motorisées

**Coûts**

Construction de la liaison et des mesures d'atténuation appropriées, acquisition de propriétés, exploitation, entretien



Série 1

La liste complète des facteurs et des sous-facteurs, précisée dans la Phase 2A, est présentée dans l'annexe A. Comme mentionné précédemment, cette liste sera revue et confirmée au début de la Phase 2B, pour tenir compte de toute nouvelle préoccupation du public ou de tout changement dans la législation qui ont pu naître depuis la fin de la Phase 2A et qui influent sur les sous-facteurs à l'étude ou sur leur méthode d'évaluation. Lorsque le coût de l'atténuation des impacts liés à un sous-facteur peut être facilement évalué, ce coût sera utilisé pour aider à distinguer les tracés potentiels dans le cadre de l'évaluation. Les modifications des facteurs et des sous-facteurs de la Phase 1 à la Phase 2A sont également présentées dans la liste de l'annexe A, à la suite de la liste complète de la Phase 2A.

La première série de consultations publiques au cours de la Phase 2B cherchera à promouvoir l'Étude par l'engagement d'un large éventail d'intervenants. Les commentaires du public sur les facteurs d'évaluation seront sollicités afin de mettre à jour la liste. La 1ère série demandera également aux collectivités le long des corridors d'élaborer un Plan de valeurs communautaires (PVC). L'apport des Plans de valeurs communautaires sera par la suite également utilisé comme intrants dans l'élaboration des conceptions fonctionnelles et des mesures d'atténuation telles que décrites ci-dessous. Les détails au sujet de cette série de consultations sont décrits à la section 5.3.1

## 4.3 Études environnementales et techniques

Basé sur les informations existantes provenant de la Phase 1 et sur les exigences du processus d'évaluation, un inventaire des conditions existantes sera effectué. Une collecte de données supplémentaires et de relevés de terrain concernant les milieux naturels et humains seront effectués au besoin. Ces travaux supplémentaires seront effectués dans les domaines nécessaires pour achever les avant-projets préliminaires et les conceptions fonctionnelles ainsi que pour évaluer les facteurs et les sous-facteurs utilisés dans la comparaison des corridors. Tous les travaux relatifs à chaque zone d'étude seront réalisés conformément à la portée et à la méthodologie établies dans les études techniques décrites dans l'annexe B.

Une compréhension détaillée des conditions existantes qui influencent tous les facteurs et les sous-facteurs est indispensable pour les étapes ultérieures de l'Étude d'ÉE, notamment pour le développement de tracés pour chaque corridor, la détermination des effets potentiels et l'élaboration de mesures d'atténuation appropriées.

## 4.4 Analyse détaillée des corridors

### 4.4.1 Élaboration des tracés potentiels et des conceptions fonctionnelles

Les travaux de la Phase 2B développeront des tracés potentiels et prépareront les conceptions fonctionnelles pour chaque corridor, avec l'objectif de choisir le meilleur tracé au sein de chaque corridor pour la suite de l'Étude. Les conceptions seront développées en utilisant les critères généraux qui ont été établis dans la Phase 1, ainsi que l'apport obtenu lors des consultations.

Le développement des tracés potentiels tiendra compte de l'étendue des zones d'étude de site et s'efforcera d'éviter, de prévenir ou de réduire tout effet environnemental négatif. Quand il est établi que le tracé ne convient pas, notamment en raison de coûts excessifs ou d'impacts inacceptables par rapport à d'autres tracés dans ce corridor, le tracé sera examiné, décrit et présenté au public au cours de la seconde série de consultations et ne sera pas reporté dans la suite de l'Étude. Les tracés potentiels et les mesures d'atténuation associées seront affinés et évalués en consultation avec l'Équipe d'étude jusqu'à ce que le meilleur tracé pour chaque corridor ait été identifié.

Les tracés potentiels et les conceptions fonctionnelles seront élaborés selon le niveau de détail nécessaire pour déterminer les impacts potentiels, afin de pouvoir établir une distinction entre les options de rechange. Ce travail de conception comprendra la conception:

- du tracé horizontal et du profil vertical, conformément aux normes de conception géométrique pour la vitesse choisie;
- des sections typiques pour les différentes classes de routes indiquant les dimensions standards des corridors, des accotements, des trottoirs et des terre-pleins, le cas échéant;
- des coupes transversales à des endroits critiques pour déterminer les répercussions sur la propriété et d'autres exigences;
- des longueurs de structure estimées par la distance au cours d'eau;
- de la conception d'intersections typiques;
- des configurations des échangeurs;
- des impacts sur les utilités publiques;
- Les zones disponibles pour l'aménagement paysager.

Les conceptions fonctionnelles seront composées de plans, de profils, d'élévations et de dessins pour illustrer la conception et évaluer les interactions avec l'environnement. Dans le cadre de l'évaluation de l'esthétique et des points de vue, un modèle informatique 3D sera développé pour chaque corridor. Cela sera disponible au cours des consultations publiques afin de permettre une meilleure compréhension visuelle du projet potentiel.

L'aménagement paysager, les étapes de la construction et la gestion de la circulation seront identifiés le cas échéant. Ils seront pris en compte dans l'élaboration des effets nets pour aider à faire une distinction entre les corridors.

### 4.4.2 Élaboration des mesures d'atténuation

Dans le cadre de l'élaboration des conceptions fonctionnelles décrite ci-dessus, une évaluation des impacts potentiels sera réalisée au fur et à mesure que le travail progresse. L'évaluation permettra de préciser ce qui suit :

- les effets potentiels que le tracé du corridor aura sur l'environnement existant lors de la construction et de l'exploitation;

- les changements environnementaux directs ou indirects, et positifs ou négatifs sur l'environnement qui sont susceptibles de se produire.

Au fur et à mesure de l'identification des impacts potentiels, des mesures d'atténuation réalisables, à la fois sur le plan technique et économique, seront élaborées, qui peuvent être appliquées à chacun des effets néfastes probables sur l'environnement.

Les mesures d'atténuation seront comprises dans les conceptions fonctionnelles pour réduire au minimum les impacts négatifs. Les « impacts environnementaux nets », ou les impacts qui ne peuvent être complètement éliminés suite à l'application de mesures d'atténuation seront également identifiés.

#### 4.4.3 Consultation sur les conceptions fonctionnelles des corridors



Série 2

Les tracés potentiels au sein de chaque corridor ainsi que leurs effets potentiels sur l'environnement et les mesures d'atténuation identifiées à ce jour seront examinés avec le public et d'autres intervenants à ce stade. Les tracés qui n'ont pas été reportés seront illustrés et les raisons de leur retrait de l'Étude seront expliquées. Le processus de sélection du meilleur tracé au sein de chaque corridor reporté à l'analyse comparative sera présenté pour discussion. Un objectif de ces discussions publiques est de préciser comment les commentaires du public sur les valeurs communautaires et la liste des sous-facteurs sont reflétés dans la sélection des tracés et dans les conceptions fonctionnelles.

La contribution du public sera demandée concernant les améliorations possibles pour les conceptions fonctionnelles et les mesures d'atténuation définies. La consultation à ce stade demandera également au public de contribuer à la pondération des facteurs d'évaluation pour l'analyse comparative des corridors. De plus amples détails sur le traitement de la pondération sont présentés dans la section suivante, tandis qu'une description détaillée de la 2<sup>ème</sup> série d'activités de consultation est prévue dans la section 5.3.2.

## 4.5 Analyse comparative des corridors

La conception fonctionnelle du tracé potentiel privilégié au sein de chaque corridor, modifiée le cas échéant en fonction des commentaires apportés lors des consultations, seront reportées à l'analyse comparative.

#### 4.5.1 Méthode comparative

L'analyse comparative des corridors est réalisée grâce à l'utilisation de deux méthodes d'évaluation complémentaires. Une méthode d'évaluation de l'argument raisonné sera utilisée en conjonction avec une méthode d'analyse décisionnelle multicritères (ADMC). De manière générale, ces deux approches doivent donner des résultats similaires. Si les deux approches produisent des résultats différents, les raisons de ces différences seront analysées et les informations supplémentaires nécessaires pour résoudre les ambiguïtés seront identifiées. En ce sens, l'utilisation de deux approches différentes renforce les résultats de l'analyse comparative.

L'approche de l'argument raisonné fournit des informations claires et compréhensibles pour les intervenants du projet. Les approches de l'argument raisonné ont l'avantage de faciliter l'information du public et la compréhension des questions relatives au projet, des méthodes et des résultats de l'Étude d'évaluation environnementale. La méthode ADMC est une approche arithmétique et permet de faire des analyses de sensibilité sur le classement des « corridors » pour confirmer la solidité des résultats obtenus.

## Argument raisonné

L'argument raisonné prend en compte les impacts nets générés par chaque corridor et l'importance de ces impacts. Il est fondé sur un examen des différences relatives des répercussions nettes entre les corridors. Les corridors sont classés en fonction de leur adéquation en tant que nouvelle liaison interprovinciale en utilisant une justification claire, fondée sur:

- la législation, les politiques et les lignes directrices du gouvernement;
- les politiques de développement municipales;
- les enjeux et les préoccupations exprimées lors des consultations avec les organismes responsables, les groupes communautaires et le public au cours du processus global d'évaluation environnementale;
- l'expertise de l'Équipe de projet.

Grâce à l'approche de l'argument raisonné, la signification, et donc la pondération des différents facteurs et sous-facteurs qui sera utilisée dans la méthode ADMC, peut être rationnellement soutenue.

## Analyse décisionnelle multicritères : méthode de surclassement

Les méthodes d'analyse décisionnelle multicritères (ADMC) sont des méthodes de comparaison arithmétique des options, employées lorsqu'un large éventail de facteurs et de sous-facteurs d'évaluation est pris en compte. Étant donné qu'aucune méthode ne peut optimiser l'ensemble des facteurs d'évaluation en même temps, les méthodes ADMC proposent des options privilégiées basées sur le meilleur compromis concernant les facteurs d'évaluation. La méthode ADMC employée dans la Phase 1 a été basée sur le modèle *Multi-attributes Tradeoff System* (MATS). Une méthode de surclassement est proposée pour la Phase 2B. Elle est basée sur une comparaison par paire entre les corridors pour déterminer des relations de préférence quant à chaque sous-facteur d'évaluation. En raison du grand nombre de corridors étudiés dans la Phase 1, le modèle MATS était plus approprié qu'une comparaison par paire; en revanche, étant donné le nombre limité de corridors dans la Phase 2B, l'approche par paire peut être utilisée avec succès et peut être plus facile à comprendre pour tous les intervenants.

Les méthodes de surclassement peuvent traiter des informations à la fois qualitatives et quantitatives. Les relations de préférence à l'égard de chaque sous-facteur d'évaluation seront déterminées pour chaque corridor. Cela s'effectue en déterminant si un seul corridor est meilleur qu'un autre pour chaque sous-facteur. L'importance relative de ces relations de préférence est prise en compte lors de l'établissement des coefficients de pondération.

La méthode de surclassement permettra de déterminer si un corridor est fortement ou faiblement préféré, sans intérêt, ou incomparable aux autres corridors. Des problèmes de comparabilité se posent lorsque deux corridors ont des mérites solides sur des critères différents faisant de chacun un bon corridor pour des raisons bien différentes. Les méthodes de surclassement rendent ces relations de classement explicites et permettent aux analystes ou aux décideurs de cibler leur attention sur des enjeux précis, par le biais de la collecte de données supplémentaires et de consultations sur des questions spécifiques.

## Tests de sensibilité

Comme décrit ci-dessus dans la section 4.4.3, les intervenants, y compris le public, seront invités à contribuer à la pondération des facteurs. Les intervenants seront invités à distribuer 100 points aux différents facteurs, générant ainsi un scénario de pondération qui reflète le point de vue des intervenants quant à l'importance relative des facteurs, afin de déterminer l'emplacement le plus approprié de la liaison tout en prenant en compte les tracés dans les corridors qui leur sont présentés. La collecte de la contribution du public sur la pondération peut être effectuée de plusieurs façons. Par exemple, chaque Groupe de consultation communautaire peut générer un scénario de pondération par consensus. D'autres groupes communautaires, groupes d'intérêt et organismes peuvent également générer un scénario de pondération. En outre, les membres du public peuvent décider de soumettre leurs idées personnelles quant à la pondération. La méthode de collecte et d'analyse des différents scénarios de pondération sera confirmée lors de la Phase 2B.

Une fois recueillis, les scénarios de pondération seront examinés par un groupe d'experts ayant une connaissance approfondie du projet et des effets environnementaux potentiels. Ce groupe générera ses propres scénarios de pondération, qui seront utilisés dans la méthode de comparaison ADMC. Le groupe d'experts sera établi à partir d'un large éventail de secteurs afin de représenter tous les aspects naturels, sociaux et techniques du projet.

Le tracé le mieux classé au sein de chaque corridor sera testé selon un ensemble de coefficients de pondération. Ces tests serviront à établir un classement des corridors en fonction de leur pertinence en tant que nouvelle traversée de la rivière des Outaouais. En testant les corridors selon un ensemble de coefficients de pondération pour voir si le classement change au sein de l'ensemble de coefficients de pondération testé, la solidité du classement des corridors sera déterminée.

Au cours de la troisième série de consultations, lorsque les résultats de l'évaluation seront en cours de discussion avec le public, l'Équipe du projet présentera aux différents groupes les résultats découlant de leurs scénarios de pondération et la manière dont ces résultats diffèrent des résultats découlant des scénarios de pondération proposés par d'autres.

## Classement des corridors

Les résultats des deux approches de l'évaluation comparative se traduiront par une liste de classement des corridors en fonction de leur adéquation en tant que nouvelle traversée de la rivière des Outaouais. Bien que l'objectif de l'analyse comparative et des tests de sensibilité soit de recommander un seul corridor pour une nouvelle liaison interprovinciale, il est possible que les analyses effectuées à ce point puissent ne pas encore faire une distinction claire entre les corridors, c'est-à-dire que les classements des corridors peuvent ne pas être solides. Dans ce cas, une autre série d'analyse comparative est conçue dans ce processus d'étude de la Phase 2B afin de permettre que le choix d'emplacement de la liaison soit itérativement raffiné. Si tel est le cas, il sera recommandé de retirer le corridor sans autre considération. Ce raffinement itératif est décrit dans la section 4.6.

Lorsque le classement des corridors sera solide, l'Étude d'ÉE procédera à la 3<sup>ème</sup> série de consultations publiques.

### 4.5.2 Consultations sur la recommandation relative aux corridors

Lorsque le classement des corridors sera solide, et que le choix d'une nouvelle liaison sera clair, les résultats complets de l'évaluation comparative, y compris la justification du classement des scénarios de pondération qui ont été testés, seront soumis pour examen et commentaires aux partenaires de l'Étude, aux autorités responsables, au public et aux autres intervenants. Lorsqu'un groupe a proposé son propre scénario de pondération, il



Série 3

sera informé des résultats découlant de son choix de pondération ainsi que des différences entre ces résultats et les résultats des autres groupes.

À ce stade, le public sera également consulté pour connaître les caractéristiques du corridor le mieux classé et qui est recommandé. À la suite de cette série de consultations, une décision officielle sera prise, comme décrit dans la section suivante, concernant le corridor le mieux classé.

Une description détaillée des activités de consultation est prévue dans la section 5.3.3.

#### **4.5.3 Décision relative aux corridors**

À ce stade, Décision 1, le promoteur de l'ÉE, la CCN, et ses partenaires, le MTO et le MTQ, prendront la décision formelle d'aller de l'avant avec le corridor le mieux classé pour achever la Phase 2 de l'Étude d'ÉE. L'Étude, à ce stade, sera également examinée par le Comité et le Conseil de transport de la Ville d'Ottawa et par le Comité plénier de la Ville de Gatineau et son Conseil, dans le but d'obtenir l'approbation pour la poursuite du projet. Le processus suivant la Décision 1 est décrit dans la section 4.7.

## 4.6 Raffinement itératif

Dans le cas où un raffinement itératif supplémentaire des corridors est nécessaire, des analyses techniques et environnementales, des consultations et/ou d'autres analyses comparatives supplémentaires seront effectuées. Il est possible que deux ou trois corridors puissent être conservés pour analyse approfondie, en fonction de l'ampleur des différences de performance des corridors les uns par rapport aux autres. Ce processus est décrit dans la section ci-dessous.

#### **4.6.1 Entreprendre des études supplémentaires en matière environnementale, technique et de conception ainsi que des consultations supplémentaires si nécessaire**

À ce stade, la liste des facteurs et des sous-facteurs sera réexaminée, afin d'identifier les sous-facteurs qui ne sont plus utiles pour établir une distinction entre les corridors, ou des sous-facteurs additionnels, qui pourraient être nécessaires étant donné les caractéristiques des corridors restants. Par exemple, les sous-facteurs qui étaient rattachés à un corridor qui a été abandonné, mais qui sont les mêmes pour les corridors restants seront retirés de la liste. Alternativement, si le sous-facteur ne représente pas adéquatement la différence entre les corridors restants, sa définition et sa mesure peuvent être affinées pour mieux représenter ces différences.

Des analyses techniques et environnementales supplémentaires seront également effectuées, si cela est nécessaire pour obtenir une meilleure compréhension et une meilleure mesure des sous-facteurs d'évaluation, afin d'approfondir le raffinement de la liste et de faciliter l'analyse comparative ultérieure. Ces études s'appuieront sur les études réalisées précédemment décrites dans la section 4.3.

Des consultations peuvent également être tenues afin de solliciter des commentaires supplémentaires concernant les conceptions des corridors et les mesures d'atténuation et d'examiner les facteurs et les sous-facteurs spécifiques nécessitant une étude plus approfondie. La pondération de ces facteurs et sous-facteurs peut également être revue. La forme de ces consultations peut être similaire à celles décrites pour la Série 2.

Ces études, travaux de conception et consultations supplémentaires aideront au raffinement de la conception des corridors et des mesures d'atténuation. La conception sera effectuée à un niveau de détail nécessaire pour l'analyse comparative ultérieure.

#### 4.6.2 Itération de l'analyse comparative des corridors

L'analyse comparative des corridors suivra les mêmes démarches complémentaires que celles décrites dans la section 4.5, en tenant compte des améliorations apportées aux facteurs et aux sous-facteurs d'évaluation, aux conceptions et aux mesures d'atténuation telles que décrites ci-dessus. Les corridors seront évalués en utilisant les méthodes de l'argument raisonné et du surclassement. Des tests de sensibilité seront également menés pour tester la solidité du classement des corridors. Tel qu'il est décrit dans la section 4.5, les résultats de l'analyse comparative consisteront en un classement des corridors.

Lorsque le classement des corridors sera solide, le processus se poursuivra par la troisième série de consultations. Cependant, si les classements ne sont pas suffisamment solides, une autre série d'analyse comparative pourrait être menée.

## 4.7 Processus subséquent

Lorsque la décision a été prise de mettre de l'avant un corridor, les étapes restantes de l'Étude d'ÉE requièrent l'avant-projet préliminaire du corridor privilégié, la préparation de l'étude finale d'ÉE et les rapports préalables de l'ÉE, les consultations sur les résultats de l'Étude d'évaluation environnementale et la décision sur l'évaluation environnementale par le promoteur du projet et les autorités responsables (AR). Ce processus est décrit à partir de la section suivante.

#### 4.7.1 Entreprendre l'avant-projet préliminaire

L'avant-projet préliminaire pour le corridor recommandé comprendra l'amélioration des travaux de conception réalisés précédemment. À ce stade, la conception doit être à un niveau de détails suffisant pour que les rapports de l'Étude d'évaluation environnementale et les rapports préalables permettent à la CCN et aux autorités responsables de prendre une décision sur le projet. L'avant-projet préliminaire comprendra ce qui suit :

- le tracé horizontal et le profil vertical, conformément aux normes de conception géométrique;
- les coupes types des différentes classes de routes indiquant les dimensions standards des corridors, des accotements, des trottoirs et des terre-pleins, le cas échéant, en tenant compte des obstacles de la circulation, si nécessaire. Toutes les mesures particulières des voies de circulation, telles que les voies réservées seront mises en évidence;
- Profilage des sections transversales dans leur ensemble, en mettant l'emphase sur les secteurs de déblais ou remblais importants, ainsi que près des limites d'emprise afin de démontrer les limites des travaux possibles;
- les limites de l'emprise (propriété);
- les dessins préliminaires des dispositions générales structurelles montrant la disposition des travées, le profil, les dégagements et les coupes transversales;
- les conceptions des intersections qui considèrent la conception des véhicules et le transport en commun, le cas échéant;
- les configurations des échangeurs;
- le déplacement des utilités publiques, des services municipaux, du drainage de surface et de la gestion des eaux pluviales;

- Plan de phasage des travaux et l'identification de mesures de gestion de la circulation durant les travaux tel que les chemins de détours ou les constructions temporaires pour faciliter la circulation pendant la construction;
- les concepts et les emplacements d'aménagements paysagers, dont les parcs;
- l'emplacement et les dimensions des murs antibruit et des murs de soutènement;
- les endroits nécessitant un éclairage routier et des mesures de régulation de la circulation.

L'avant-projet préliminaire du tracé recommandé sera affiné au cours de cette phase de l'Étude. Les conceptions seront composées de plans, de profils, de coupes, d'élévations, de détails et de perspectives. En plus des dessins techniques standards, d'autres formats, incluant des vues en 3D générées par ordinateur, seront examinés afin de faciliter la compréhension des intervenants du projet.

Des mesures d'atténuation additionnelles ou des modifications aux mesures d'atténuation proposées précédemment pourraient être élaborées à ce stade afin d'éviter des effets importants et de protéger l'environnement. Ils seront inclus dans l'avant-projet préliminaire.

À ce stade, outre la prise en compte des effets négatifs potentiels du projet sur l'environnement, la documentation de l'avant-projet préliminaire inclura une description de la manière dont l'environnement pourrait en retour affecter le projet, par exemple en raison d'événements sismiques ou de phénomènes météorologiques violents, y compris les événements d'inondation extrêmes et les embâcles. La documentation décrira également la sensibilité du projet aux effets potentiels du climat et du changement climatique au cours de sa durée de vie. Aux fins de ces travaux, l'accent sera mis sur les conditions environnementales qui sont « raisonnablement plausibles », et ne sera pas limité à des événements qui se produisent sur une base régulière. L'avant-projet préliminaire comprendra les mesures d'atténuation requises pour ces effets. La documentation de l'Étude décrira l'importance de tout effet environnemental négatif.

#### **4.7.2 Évaluation de l'importance des effets environnementaux**

Basés sur l'avant-projet préliminaire final du projet, les « effets résiduels nets » seront déterminés comme l'exige la LCEE. Les critères pour évaluer et décrire l'ampleur des effets résiduels nets seront les suivants : l'ampleur, la durée et la fréquence, le contexte écologique, l'étendue géographique, et la permanence ou le degré de réversibilité. Les normes existantes de réglementation fédérales et provinciales ainsi que les normes et les lignes directrices de l'industrie seront utilisées comme références pour évaluer l'importance des effets. L'expertise et le jugement professionnels seront également appliqués pour évaluer l'importance d'un effet environnemental. Toutes les lois fédérales et provinciales applicables seront respectées.

À l'issue de ce travail, l'importance de tous les effets résiduels nets du projet sera identifiée et évaluée. Les effets résiduels nets seront reportés dans l'évaluation des effets cumulatifs.

#### **4.7.3 Évaluation des effets cumulatifs probables**

L'évaluation des effets cumulatifs est une exigence de la LCEE. Les effets cumulatifs sont les effets résiduels sur l'environnement (c.-à-d., qui se produisent après que des mesures d'atténuation ont été mises en place), combinés aux effets environnementaux des projets ou activités passés, présents et futurs. Les effets cumulatifs peuvent résulter de la combinaison de différents effets individuels du projet sur l'environnement agissant sur la même composante environnementale. Les effets de ce projet doivent être examinés conjointement avec ceux d'autres projets et activités qui ont été ou qui seront effectués, et

pour lesquels les effets pourraient *coïncider* avec ceux du projet (par exemple, dans une même zone géographique et dans une même période).

Afin d'examiner les effets environnementaux cumulatifs potentiels du projet, les projets passés, présents ou raisonnablement prévisibles dans le futur au sein de la zone d'étude seront identifiés tout en prenant en compte les types d'effets résiduels qui ont été définis dans ce projet. L'accent sera mis sur les projets « raisonnablement prévisibles » (par exemple, les projets qui ont été approuvés ou qui progressent actuellement vers le processus d'approbation réglementaire). Au minimum, les efforts seront déployés pour identifier les autres projets prévus par les gouvernements locaux et régionaux, ainsi que par les organismes provinciaux et fédéraux. Il s'agira entre autres d'autres projets de transport financés par le gouvernement fédéral dans la région.

Les projets inclus dans l'évaluation des effets cumulatifs ne seront pas limités aux projets d'infrastructure de transport ou de transport en commun. Tous les projets raisonnablement prévisibles seront considérés, en particulier ceux qui peuvent avoir un impact sur la qualité de l'eau, la végétation, l'habitat aquatique, les habitats fauniques, la qualité de l'air et le bruit, ces facteurs environnementaux étant souvent les plus affectés par les impacts de projets multiples.

En général, les informations disponibles pour évaluer les effets environnementaux d'autres projets peuvent être plus conceptuelles et moins détaillées lorsque ces effets deviennent plus éloignés en distance et en temps du projet, ou lorsque l'information détaillée n'est pas disponible. L'examen des effets environnementaux cumulatifs peut, par conséquent, être à un niveau de détail plus général que celui considéré dans l'évaluation des interactions directes du projet avec l'environnement.

Les effets cumulatifs potentiels seront évalués pour déterminer leur importance. Lorsque cela est possible, les solutions techniquement et économiquement réalisables pour atténuer les effets seront décrites, en particulier celles qui exigent leur mise en œuvre par d'autres projets.

#### **4.7.4 Établissement de l'estimation des coûts du projet**

L'estimation des coûts du projet, qui a débuté lors de la conception fonctionnelle pour l'évaluation des corridors sera affinée en utilisant les informations de l'avant projet préliminaire final. Un niveau de précision de  $\pm 20\%$  sera l'objectif.

Les quantités pour les principaux éléments seront calculées en utilisant le profil préliminaire et les informations sur les coupes transversales. En particulier, les structures (ponts, murs antibruit et murs de soutènement), la chaussée (asphalte, en granules, bordures et trottoirs en béton), le drainage (ponceaux, égouts pluviaux et installations de gestion des eaux pluviales), l'éclairage, la signalisation routière et les services (électricité, gaz et téléphone) et les biens fonciers seront examinés. Si le projet nécessite le déplacement de lignes électriques, l'autorité concernée sera contactée pour évaluer le coût potentiel.

L'estimation du coût comprend la construction, les coûts d'exploitation et d'entretien. Les informations sur les opérations locales et les coûts de maintenance seront obtenues auprès des municipalités de la région et des provinces. Tous les composants de l'avant-projet préliminaire, comprenant des éléments d'atténuation possibles, tels que les mesures d'atténuation pour les installations de gestion des eaux pluviales, les murs antibruit avec aménagement paysager, et la pêche seront incluses dans l'estimation des coûts. De plus, les coûts d'acquisition foncière seront estimés.

L'estimation des coûts comprendra les imprévus, en particulier pour les éléments de moindre importance et également pour les composantes majeures telles que les fondations de la construction, pour lesquelles des enquêtes additionnelles plus spécifiques aux sites lors de la conception détaillée seront nécessaires à l'établissement des coûts détaillés.

#### 4.7.5 Préparation du rapport d'Étude d'ÉE

Un Rapport d'Étude d'évaluation environnementale sera élaboré à l'issue des travaux de conception et des évaluations des impacts. Le Rapport sera utilisé pour aider le promoteur du projet et les AR à prendre une décision concernant le projet. Il documentera:

- les conditions existantes;
- la conception fonctionnelle;
- l'avant-projet préliminaire;
- la portée des enjeux, les contraintes et les paramètres;
- l'évaluation des facteurs et des sous-facteurs utilisés dans l'ÉE et les résultats de l'évaluation;
- les mesures d'atténuation et d'amélioration et les programmes de surveillance pour leur mise en œuvre, y compris des programmes de suivi, le cas échéant;
- les impacts du projet, y compris les effets nets et cumulatifs et leur importance;
- les plans de gestion environnementale;
- les besoins fonciers;
- l'estimation des coûts;
- les activités de consultation et les résultats;
- le tracé du corridor recommandé pour la nouvelle liaison interprovinciale;
- la stratégie de mise en œuvre.

Le Rapport de conception de l'Étude d'ÉE sera finalisé à la suite de la consultation portant sur ce document comme décrit ci-dessous.

#### 4.7.6 Préparation du rapport d'examen préalable de l'ÉE

Un Rapport d'examen préalable sera préparé et finalisé après consultation, en accord avec les exigences fixées par les Autorités responsables et la LCEE pour l'évaluation environnementale. Le contenu du Rapport d'examen préalable peut être similaire à celui du Rapport de conception de l'Étude d'ÉE, avec l'accent mis sur les composantes sous la responsabilité de chaque autorité.

#### 4.7.7 Consultation sur l'Étude d'ÉE et le Rapport d'examen préalable

L'Étude d'évaluation environnementale et le Rapport d'examen préalable seront soumis pour examen et commentaires des partenaires de l'Étude et des intervenants du projet, y compris le public. Les observations tirées de cette série de consultations seront utilisées pour affiner la documentation du projet en vue d'une décision du promoteur et des Autorités responsables. Les consultations tenues à ce stade sont décrites au paragraphe 5.3.4 du présent rapport. Le Rapport final de l'Étude d'évaluation environnementale permettra de documenter cette dernière série de consultations.



Série 4

## 4.8 Décision sur le Rapport d'examen préalable de l'ÉE

Le promoteur du projet ainsi que les Autorités Responsables prendront leur décision en vertu de la LCEE à l'égard du projet (décision 2), en fonction de l'importance de tout effet environnemental négatif du projet, conformément à leurs procédures établies.

Si la décision est de poursuivre le projet, l'étape suivante sera la conception détaillée, incluant les études environnementales et techniques nécessaires pour concevoir, construire et contrôler le projet.

Comme décrit au chapitre 3, la CCN ou le ministre peuvent demander une commission d'examen si les préoccupations du public le justifient.

Le processus décisionnel pour la Phase 2B est illustré à la Figure 4.2.

## 4.9 Calendrier des activités de la Phase 2B

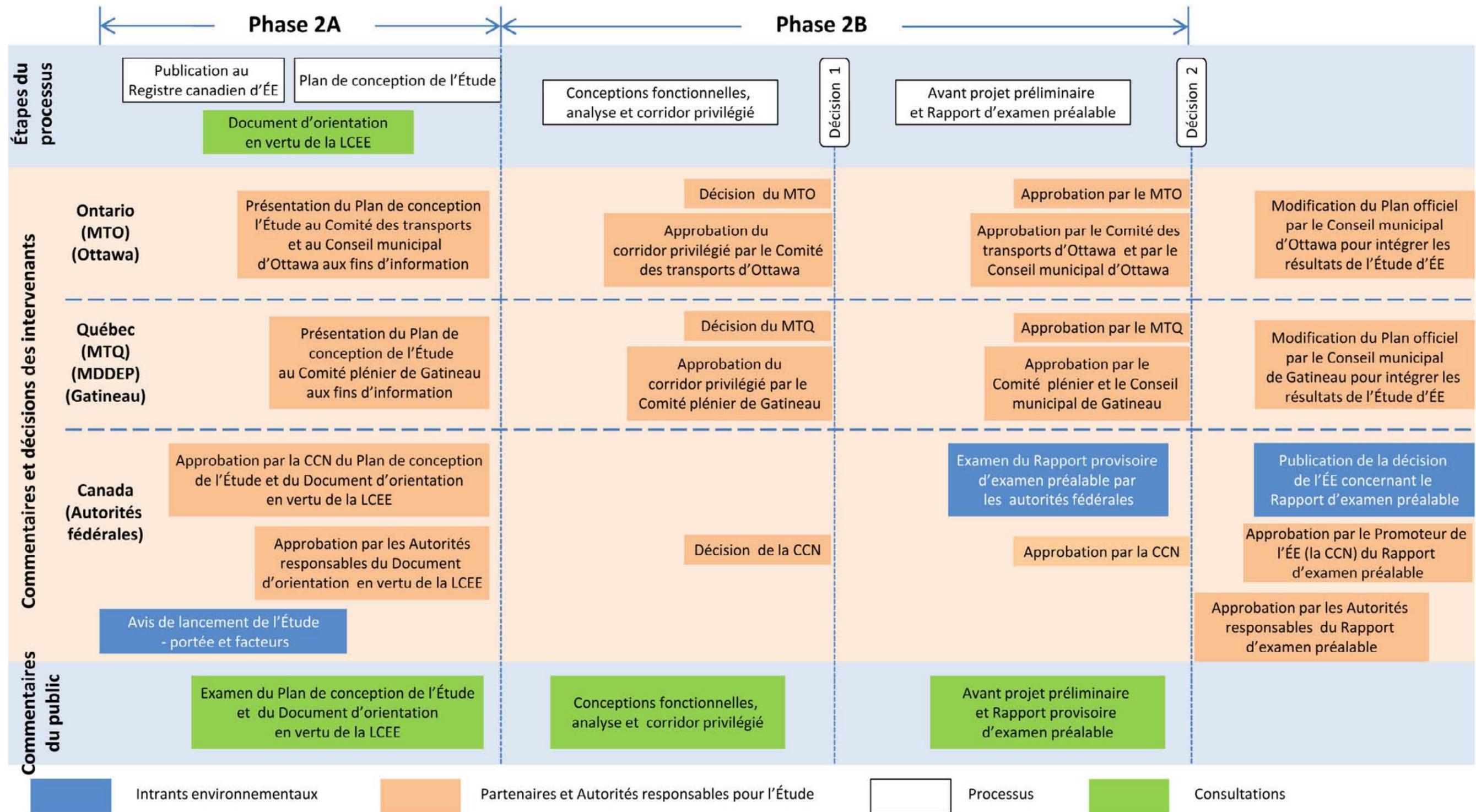
Le calendrier des activités décrites dans le présent programme de travail est illustré dans le tableau 4.1. La Phase 2B commencera en décembre 2010 et devrait prendre fin en 2013. Les deux premières séries de consultations auront lieu en 2011, et les deux dernières séries de consultation devraient avoir lieu en 2012.

**Tableau 4.1 Calendrier de la Phase 2B**

Période	Activités principales
<b>Hiver 2011</b>	1 <sup>ère</sup> série de consultations, tâches techniques non saisonnières, révision de la liste des facteurs
<b>Printemps 2011</b>	Tâches saisonnières et non saisonnières, tracés potentiels
<b>Été 2011</b>	Tâches techniques saisonnières, tracés potentiels et conceptions fonctionnelles
<b>Automne 2011</b>	Conceptions fonctionnelles, 2 <sup>ème</sup> série de consultations
<b>Hiver 2012</b>	Analyse comparative
<b>Printemps 2012</b>	3 <sup>ème</sup> série de consultations, tâches techniques pour l'avant projet préliminaire, présentation des résultats
<b>Été 2012</b>	Avant projet préliminaire, présentation des résultats
<b>Automne 2012</b>	4 <sup>ème</sup> série de consultations, présentation des résultats
<b>2013</b>	Processus d'approbation



Figure 4.2 Plan schématique des commentaires, des approbations réglementaires et des décisions des partenaires combinés dans le cadre de l'évaluation environnementale



- Remarques :
1. Les commentaires et les approbations par le MDDEP restent à déterminer
  2. Les approbations provisoires liées à une approche par étapes pour l'ÉE ne sont pas représentées.
  3. L'approche pour l'ÉE comprend deux étapes. À la suite de la Décision 1, il sera demandé au MTO, au MTQ, à la Ville d'Ottawa et à la Ville de Gatineau d'approuver les résultats de l'ÉE, et le promoteur de l'ÉE (la CCN) prendra une décision.



## 5 Programme de consultation

### 5.1 Introduction

Les partenaires de l'Étude se sont engagés à ce que toute personne intéressée par la présente évaluation environnementale (EE) puisse participer tout au long du processus de façon authentique, transparente et inclusive.

En tant que telle, la consultation auprès des Premières nations, du public, des collectivités et des intervenants sera une pierre angulaire de la Phase 2B. Plusieurs occasions de formuler des commentaires ont été prévues dans le programme de consultation pour permettre un dialogue significatif avec les citoyens et les organisations dans l'ensemble de la région de la capitale nationale. Les commentaires reçus contribueront à compléter et à apporter des informations à l'évaluation technique, lors d'étapes d'intervention clés dans l'Étude d'EE.

Les engagements suivants orienteront le programme de consultation :

- les citoyens disposeront d'une variété d'occasions pour exprimer leurs idées et partager leurs commentaires, connaissances et expériences;
- des processus de consultation inclusifs et transparents seront mis en œuvre pour impliquer à la fois le public et les trois partenaires de l'Étude;
- les commentaires et avis d'une vaste gamme de participants seront sollicités, incluant les membres du public, les collectivités et les intervenants dans l'ensemble de la région de la capitale nationale. Des échanges seront également organisés avec les collectivités qui sont touchées directement ou indirectement par la future liaison interprovinciale;
- Les citoyens disposeront, dans les temps, d'amples informations concernant le projet, pour leur permettre de participer pleinement aux consultations, de manière constructive;
- Le public et les intervenants seront tenus informés de la manière dont leurs commentaires ont eu des incidences sur les solutions proposées et la décision.

L'approche de la consultation des Premières nations décrite dans la section 5.4 fait l'objet de discussions approfondies avec les Algonquins de l'Ontario et la bande de Kitigan Zibi Anishinabeg.

### 5.2 Consultation publique – Aperçu

Le programme de consultation et d'implication du public décrit dans le présent chapitre est conçu pour assurer que diverses méthodes seront utilisées pour solliciter les citoyens dans l'ensemble de la région, et en particulier au sein des collectivités les plus touchées (à la fois directement et indirectement) par une future décision au sujet d'un pont. Ainsi, à chacune des étapes du programme, les activités de consultation seront structurées de manière à solliciter des commentaires en fonction de trois points de vue :

1. Le point de vue régional
2. Le point de vue des « collectivités des corridors »
3. Le point de vue des collectivités affectées

Le volet de consultation de dimension régionale comportera des discussions sur les sujets généraux liés à la sélection d'une future liaison, et sur les incidences d'un futur pont interprovincial sur la région de la capitale nationale. Les activités de consultation seront conçues pour un vaste auditoire, qu'il s'agisse d'individus intéressés ou d'intervenants ayant des intérêts particuliers, tels que des groupes d'entreprises, des organismes environnementaux et des associations communautaires d'Ottawa et de Gatineau.

Les « collectivités des corridors » sont celles qui sont situées à l'intérieur des limites ou adjacentes à l'un des trois corridors et qui risquent d'être touchées directement par des enjeux tels que les perturbations dues à la construction du pont, les incidences sur le trafic et la perte potentielle d'espaces verts ou d'autres caractéristiques locales. Les activités de consultation permettront des échanges sur les enjeux spécifiques aux corridors et sur la pertinence et l'efficacité des mesures d'atténuation proposées.

Les collectivités affectées sont celles qui ne sont pas situées à proximité immédiate d'un corridor, mais qui n'en seront pas moins touchées par une future liaison, en raison d'effets tels que la réduction du trafic des poids lourds dans leur quartier ou les éventuelles perturbations dans leur temps de déplacement. Cette catégorie englobe la Basse-ville d'Ottawa et les collectivités de l'est de la ville ainsi que les collectivités de l'est de Gatineau.

Le programme de consultation de la Phase 2B a été conçu pour assurer l'utilisation de diverses méthodes d'implication pour solliciter de façon proactive les trois points de vue au cours des quatre « séries » de consultation. Le contenu des consultations reflètera étroitement l'état d'avancement de l'évaluation technique et les efforts de conception. Ainsi, dès le début de la Phase 2B, des consultations seront effectuées sur des sujets généraux concernant la conception de l'Étude, en restreignant au fur et à mesure de l'avancement de l'Étude d'EE les discussions vers des sujets plus étroitement liés aux enjeux particuliers des corridors.

Les trois premières séries de consultation se tiendront avant la Décision 1 (voir tableau 5.1) afin de solliciter des commentaires des trois points de vue, sur les trois corridors, des deux côtés de la rivière. Les commentaires du public et des intervenants au cours de ces trois séries contribueront à orienter l'analyse technique devant mener au processus de classement des trois corridors et à la décision de retenir le corridor le mieux classé pour l'Étape 2. Les consultations initiales de la Série 1 comprendront également le programme des Plans de valeurs communautaires (PVC), un outil unique de consultation conçu pour les collectivités des corridors. Les Plans de valeurs communautaires serviront de « lentilles » pour l'équipe du consultant, principalement pour identifier et ajuster les mesures d'atténuation et les améliorations qui conviennent le mieux aux valeurs des collectivités des corridors. Les PVC contribueront également à orienter les décisions concernant la finalisation des facteurs et des sous-facteurs ainsi que l'établissement de la formule de pondération (pour plus d'information sur les Plans des valeurs communautaires et sur la façon dont ils seront utilisés au cours de la Phase 2B, voir l'Annexe C).

Dans le cas où une analyse plus poussée serait requise pour préciser le classement des corridors (suite à l'analyse comparative et à l'épreuve de sensibilité qui seront entreprises après la Série 2), le programme de consultation prévoit la possibilité d'une série supplémentaire de consultation (illustrée comme une boucle dans la figure 4.1 Cadre de travail d'ÉE de la Phase 2B). Cette série supplémentaire (appelée Série 2A dans la suite du rapport) sera conçue à partir d'une analyse du niveau et de l'étendue des études techniques nécessaires pour assurer que le classement des corridors soit robuste.

Une fois la décision prise de retenir le corridor le mieux classé, l'avant-projet préliminaire sera préparé en tenant compte de la conception fonctionnelle, des commentaires du public et des autres intervenants (en mettant l'accent sur les collectivités des corridors) et des détails des études techniques et environnementales entreprises. L'Étude sera ensuite

documentée et la quatrième et dernière série de consultation sera effectuée pour solliciter les commentaires du public sur l'avant-projet préliminaire et les Rapports de l'Étude d'EE et de l'examen préalable.

**Tableau 5.1 Quatre séries de consultation**

Évaluation des trois corridors (antérieure à la Décision 1)
<p><b>Série 1 – Priorités et valeurs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Point de vue régional</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Commentaires sur l'ensemble du projet</li> <li>○ Réactions sur les facteurs et sous-facteurs d'évaluation</li> </ul> </li> <li>• <u>Point de vue des collectivités des corridors</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Commentaires sur l'ensemble du projet</li> <li>○ Réactions sur les facteurs et sous-facteurs d'évaluation</li> <li>○ Commentaires sur les valeurs communautaires (en vue de la préparation des Plans de valeurs communautaires – les PVC)</li> <li>○ Validation des PVC</li> </ul> </li> <li>• <u>Point de vue des collectivités affectées</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Commentaires sur l'ensemble du projet</li> <li>○ Réaction sur les facteurs et sous-facteurs d'évaluation</li> <li>○ Dialogue sur les enjeux particuliers aux collectivités touchées</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Série 2 – Commentaires sur les alignements ou corridors particuliers</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Point de vue régional</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rétroaction sur les tracés et les mesures d'atténuation</li> <li>○ Commentaires sur la pondération des facteurs</li> </ul> </li> <li>• <u>Point de vue des collectivités des corridors</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Examen de la façon dont les Plans de valeurs communautaires ont abouti aux tracés et aux mesures d'atténuation proposés pour un corridor particulier</li> <li>○ Réactions sur les tracés et les mesures d'atténuation</li> <li>○ Commentaires sur la pondération des facteurs</li> </ul> </li> <li>• <u>Point de vue des collectivités affectées</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réactions sur les tracés et les mesures d'atténuation</li> <li>○ Commentaires sur la pondération des facteurs</li> <li>○ Dialogue sur les enjeux particuliers aux collectivités touchées</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Série 2A - Consultation supplémentaire, le cas échéant</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Point de vue régional</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Consultations spécifiques, le cas échéant, pour assurer la solidité du classement</li> </ul> </li> <li>• <u>Point de vue des collectivités des corridors</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Consultations spécifiques, le cas échéant, pour assurer la solidité du classement</li> </ul> </li> <li>• <u>Point de vue des collectivités affectées</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Consultations spécifiques, le cas échéant, pour assurer la solidité du classement</li> </ul> </li> </ul>

**Série 3 – Commentaires sur le classement des corridors**

- Point de vue régional
  - Commentaires sur le corridor le mieux classé et les mesures d'atténuation connexes
- Point de vue des collectivités des corridors
  - Réactions sur le corridor le mieux classé, en mettant l'accent sur les mesures d'atténuation particulières aux collectivités et sur les enjeux ou préoccupations connexes
- Point de vue des collectivités affectées
  - Réactions sur le corridor le mieux classé, en mettant l'accent sur les enjeux propres aux collectivités touchées, tels que les mesures d'atténuation

**Conservation d'un seul corridor (après la Décision 1)****Série 4 – Examen du Rapport de l'Étude d'EE**

- Point de vue régional
  - Examen et commentaires sur le Rapport de l'Étude d'EE
- Point de vue des collectivités des corridors
  - Commentaires sur le corridor recommandé et sur les avant-projets préliminaires
  - Élaboration du programme des mesures d'atténuation (orienté par les Plans de valeurs communautaires)
  - Examen et commentaires sur le Rapport de l'Étude d'EE
- Point de vue des collectivités affectées
  - Examen et commentaires sur le Rapport de l'Étude d'EE, en mettant l'accent sur les enjeux propres aux collectivités touchées, tels que les mesures d'atténuation

## 5.3 Programme détaillé de consultation publique, processus antérieur à la Décision 1

Une description détaillée de chacune des séries de consultation, y compris des objectifs de chacune, des méthodes de consultation, et de la répartition entre les points de vue de la région, des collectivités des corridors et des collectivités affectées, est présentée dans les sections qui suivent.

Remarque: ce programme reconnaît que les résidents et les intervenants d'Ottawa et de Gatineau sont susceptibles d'avoir une conception différente de la consultation publique. Bien qu'un équilibre ait été présenté concernant le nombre et le contenu des activités tenues dans les deux provinces, la nature et la structure de ces activités peuvent varier en fonction de l'approche de consultation la mieux adaptée à l'auditoire visé. Par exemple, tandis qu'une forte participation peut être attendue pour les événements publics tenus à l'hôtel de ville d'Ottawa, il peut être plus efficace, du côté québécois, d'organiser ce type d'événements dans des centres sportifs ou communautaires.

### 5.3.1 Série 1 - Priorités et valeurs

#### Objectifs

La première étape du programme de consultation aura lieu au début de la Phase 2B. Les objectifs sont :

- 1) **PROMOUVOIR** le lancement de la Phase 2B de l'Étude d'EE et **INFORMER** le public sur le Plan de conception de l'Étude
- 2) **IMPLIQUER** une vaste gamme de participants (appartenant aux trois catégories de points de vue) et **ENCOURAGER** leur participation dans le processus de consultation
- 3) **COLLECTER** des données sur les facteurs et les sous-facteurs d'évaluation, en vue de les raffiner et de finaliser la liste
- 4) **ENTRER EN CONTACT** avec les collectivités des corridors et les **IMPLIQUER** dans le développement des Plans de valeurs communautaires

#### Activités de communication

Promotion générale du lancement de la Phase 2B et dissémination de l'information sur le plan de travail et les activités de consultation de la Série 1. Les activités devront comprendre :

- la mise à jour du site Web du projet
- les relations avec les médias (communiqués; avis aux médias; annonces; directives techniques, le cas échéant)
- des avis : au Groupe de consultation public (GCP); par le biais de la base de données du site Web des parties intéressées enregistrées; et via le Comité consultatif sur les communications (selon le cas, l'avis devrait s'accompagner d'une demande aux destinataires de l'avis d'aider à promouvoir les événements, en distribuant des avis par le biais de leurs réseaux)
- les annonces publiées dans les journaux quotidiens locaux et communautaires (il est recommandé que les avis soient au moins publiés dans les journaux quotidiens et communautaires suivants : le Droit (quotidien francophone d'Ottawa et Gatineau); le Ottawa Citizen (quotidien anglophone d'Ottawa et Gatineau); l'Express (journal communautaire francophone de la région d'Ottawa); l'EMC (journal communautaire anglophone de la région d'Ottawa, bassin du centre-ville et de l'est de la ville); la Revue (journal communautaire francophone de Gatineau); le Bulletin de la Lièvre (journal communautaire francophone de Gatineau); le Bulletin d'Aylmer (journal communautaire bilingue de Gatineau, deux annonces séparées, une pour chacune des langues officielles); the West Quebec Post (journal communautaire anglophone de la région de Gatineau)
- des troussees d'information pour les représentants élus
- de brefs bulletins ou documentation pour les événements et les médias
- des initiatives de rayonnement communautaires (p. ex., voir « Vox Populi » décrits plus bas)

Tableau 5.2 Série 1 des activités de consultation – Point de vue régional

Activité	Description
<b>Activités de sollicitation proactives, telles que des « Vox populi » ou des « Sondages dans la rue »</b>	<p><u>Contenu</u> : Sondage non-scientifique destiné à solliciter des commentaires sur les facteurs et sous-facteurs d'évaluation.</p> <p><u>Format proposé</u> : Brèves entrevues ou sondages menés dans des lieux très fréquentés (p. ex. des supermarchés, des centres sportifs et communautaires, etc.) pour collecter des commentaires instantanés par l'intermédiaire de courts questionnaires directifs. L'objectif secondaire est de mener une démarche proactive qui informe le public sur l'Étude et les possibilités d'être consultés.</p>
<b>Consultation sur le Web</b>	<p><u>Contenu</u> – Possibilité continue d'émettre des commentaires sur l'Étude en général. Au cours de la Série 1, des commentaires sont en particulier recherchés sur les facteurs et sous-facteurs d'évaluation.</p> <p><u>Format proposé</u> – Commentaires généraux par le biais de la fonction « info ». Questions plus particulières relatives aux facteurs et sous-facteurs d'évaluation à afficher sur le site Web. Les contributions à l'Étude résultant de cet exercice seraient obtenues selon une structure et un calendrier qui contribueraient à l'avancement de l'Étude.</p>
<b>Groupe de consultation publique<sup>1</sup></b>  <b>(Réunion n° 1 du GCP)</b>	<p><u>Contenu</u> – Présentation et dialogue sur le Plan de conception de l'Étude et sur les facteurs et sous-facteurs d'évaluation. Commentaires recueillis sur les facteurs.</p> <p><u>Format proposé</u> – Les réunions du GCP seront du même format que celui qui a été utilisé au cours des Phase 1 et Phase 2A. Mêmes membres avec ajouts ou changements selon les besoins. Toutes les demandes de renseignements et les engagements devront être notés, complétés et rapportés à tous les membres du GCP. Tout le matériel pertinent devra être affiché sur un site FTP.</p>
<b>Comité consultatif technique</b>  <b>(Réunion n° 1 du CCT)</b>	<p><u>Contenu</u> – Présentation et dialogue sur le Plan de conception de l'Étude et sur les facteurs et sous-facteurs d'évaluation.</p> <p><u>Format proposé</u> – Les réunions du CCT seront du même format que celui qui a été utilisé au cours des Phase 1 et Phase 2A. Toutes les demandes de renseignements et les engagements devront être notés, complétés et rapportés à tous les membres du CCT. Tout le matériel pertinent devra être affiché sur un site FTP.</p>

<sup>1</sup> Les cadres de référence pour le Groupe de consultation publique et pour les Groupes de consultation des communautés sont disponibles dans l'annexe D

Activité	Description
<b>Foires-info publiques</b>	<p><i>Contenu</i> – Événements publics des deux côtés de la rivière, pour recueillir des commentaires sur les facteurs et sous-facteurs d'évaluation préliminaires.</p> <p><i>Format proposé</i> – Séances publiques (panneaux d'exposition, experts techniques) tenues conjointement avec des séances de travail en petits groupes (format « Café du monde »<sup>2</sup> ou autre approche similaire encourageant un dialogue ouvert et fructueux). Les tables ressources comprendront des cartes et tout le matériel nécessaire pour permettre des commentaires instantanés sur les diverses options.</p>
<b>Trousse de consultation « faites-le vous-mêmes »</b>	<p><i>Contenu</i> – La trousse à outils sera conçue pour donner l'occasion de soumettre des commentaires sur les facteurs et sous-facteurs d'évaluation.</p> <p><i>Format proposé</i> – Une trousse de consultation « faites-le vous-mêmes » téléchargeable, avec des instructions étape-par-étape et du matériel permettant aux organisations communautaires et aux divers groupes d'intervenants de travailler ensemble, indépendamment de l'équipe de projet, et à leur propre rythme. Les contributions à l'Étude résultant de cet exercice seraient obtenues selon une structure et un calendrier qui contribueraient à l'avancement de l'Étude.</p>

---

<sup>2</sup> « Café du monde » est une méthodologie permettant de tenir des séances de consultation interactives. Des conversations entre de petits groupes se relient et se construisent les unes par-dessus les autres au fur et à mesure que les participants passent d'un groupe à l'autre, mettent ensemble leurs idées et découvrent de nouveaux points de vue.  
([www.theworldcafe.com](http://www.theworldcafe.com))

**Tableau 5.3 Série 1 des activités de consultation – Point de vue des collectivités des corridors**

Activité	Description
<b>Réunions combinées des groupes de consultation des collectivités (GCC)</b>	<p><i>Contenu</i> – Activités de consultation proactives pour orienter l'élaboration de Plans de valeurs communautaires (PVC). L'intention du processus des PVC est d'identifier et de comprendre les valeurs culturelles, sociales, historiques et environnementales ou les préoccupations des résidents des collectivités des trois emplacements des liaisons interprovinciales proposées (Pour plus d'information sur les PVC, voir l'annexe C).</p> <p><i>Format proposé</i> – Ateliers combinés des GCC tenus pour toutes les associations communautaires dans chacun des corridors, de chaque côté de la rivière (des réunions supplémentaires pourraient être requises pour assurer la pleine participation des associations communautaires); ateliers d'une demi-journée ou d'une journée entière pour consigner les valeurs communautaires particulières à un corridor et discuter du processus des PVC. Un processus devra être mis en œuvre pour donner aux collectivités l'occasion d'examiner les PVC, d'émettre des commentaires et de valider les PVC avant de passer à l'analyse technique, éventuellement lors d'une réunion de suivi à la suite de la soumission à la collectivité d'un PVC préliminaire.</p>

**Tableau 5.4 Série 1 des activités de consultation – Point de vue des collectivités affectées**

Activité	Description
<b>Foires-info publiques ciblées</b> <b>OU</b> <b>Réunions des collectivités ou des intervenants</b> <b>(en fonction des commentaires des collectivités)</b>	<p><i>Contenu</i> – Séances de consultation à Ottawa et à Gatineau (p. ex. pour les collectivités de la Basse-ville et de l'est de la ville) pour recueillir des commentaires sur les facteurs et sous-facteurs d'évaluation préliminaires.</p> <p><i>Format proposé</i> – Séances publiques (panneaux d'exposition, experts techniques) tenues conjointement avec des séances de travail en petits groupes (format World Café ou autre approche similaire encourageant un dialogue ouvert et fructueux). Ces séances doivent être organisées avec les organismes communautaires appropriés, pour leurs membres (sur invitation seulement).</p> <p>Ou</p> <p>Des ateliers en petits groupes avec les principaux dirigeants des organisations communautaires intéressées, tels que les présidents d'associations communautaires (sur invitation seulement).</p>

### 5.3.2 Série 2 – Commentaires particuliers aux corridors

#### Objectifs

La deuxième série de consultation aura lieu à la suite de la publication des tracés potentiels, des conceptions fonctionnelles et des mesures d'atténuation connexes.

Les objectifs sont :

- 1) COMMENTER les tracés potentiels étudiés, la justification derrière le choix d'un tracé privilégié dans chacun des corridors (ou la justification pour retenir plus d'un tracé dans les limites d'un corridor), les conceptions fonctionnelles pour le ou les tracé(s) retenu(s) pour chacun des corridors ainsi que leurs éventuels impacts environnementaux et mesures d'atténuation associées
- 2) DÉMONTRER de quelle façon les commentaires du public sur les valeurs des collectivités et les sous-facteurs sont reflétés dans les conceptions fonctionnelles
- 3) SOLLICITER des commentaires sur la pondération des facteurs aux fins de l'analyse comparative des corridors potentiels, en se basant sur les tracés retenus
- 4) RAFFINER la conception fonctionnelle des corridors et des mesures d'atténuation identifiées afin de mieux harmoniser les conceptions avec les valeurs communautaires identifiées.

#### Activités de communication

Promotion générale des tracés potentiels et des conceptions fonctionnelles. Les facteurs d'évaluation finalisés, les conceptions fonctionnelles des tracés et la liste associée des mesures d'atténuation sont mis à la disposition du public. Les activités comprennent:

- la mise à jour du site Web du projet
- les relations avec les médias (communiqués; avis aux médias; annonces; directives techniques, le cas échéant)
- des avis : au Groupe de consultation public (GCP); par le biais de la base de données du site Web des parties intéressées enregistrées; et via le Comité consultatif sur les communications (selon le cas, l'avis devrait s'accompagner d'une demande aux destinataires de l'avis d'aider à promouvoir les événements, en distribuant des avis par le biais de leurs réseaux)
- des annonces publiées dans les journaux quotidiens locaux et communautaires (il est recommandé que les avis soient au moins publiés dans les journaux quotidiens et communautaires suivants : le Droit (quotidien francophone d'Ottawa et Gatineau); le Ottawa Citizen (quotidien anglophone d'Ottawa et Gatineau); l'Express (journal communautaire francophone de la région d'Ottawa); l'EMC (journal communautaire anglophone de la région d'Ottawa, bassin du centre-ville et de l'est de la ville); la Revue (journal communautaire francophone de Gatineau); le Bulletin de la Lièvre (journal communautaire francophone de Gatineau); le Bulletin d'Aylmer (journal communautaire bilingue de Gatineau, deux annonces séparées, une pour chacune des langues officielles); the West Quebec Post (journal communautaire anglophone de la région de Gatineau).
- des troussees d'information pour les représentants élus
- de brefs bulletins ou documentation pour les événements et les médias
- des initiatives de rayonnement communautaires.

Tableau 5.5 Série 2 des activités de consultation – Point de vue régional

Activité	Description
<b>Consultation sur le Web</b>	<p><u>Contenu</u> – Possibilité continue d'émettre des commentaires sur l'Étude en général. Des commentaires sont recherchés en particulier sur les conceptions fonctionnelles et sur la pondération des facteurs et sous-facteurs d'évaluation.</p> <p><u>Format proposé</u> – Commentaires généraux par le biais de la fonction « info ». Questions plus particulières relatives aux avant-projets préliminaires et à la pondération des facteurs d'évaluation à afficher sur le site Web. Commentaires aussi recueillis sur les valeurs et les priorités de niveau régional qui peuvent avoir des incidences sur le processus analytique. Les contributions à l'Étude résultant de cet exercice seraient obtenues selon une structure et un calendrier qui contribueraient à l'avancement de l'Étude.</p>
<b>Groupe de consultation publique</b>  (Réunion n° 2 du GCP)	<p><u>Contenu</u> – Présentation et dialogue pour présenter les tracés potentiels et les conceptions fonctionnelles et solliciter des commentaires. Il faudra en particulier veiller à recueillir des commentaires sur la pondération des facteurs et sous-facteurs d'évaluation.</p> <p><u>Format proposé</u> – Il est suggéré qu'une séance de travail d'une demi-journée soit consacrée aux membres du GCP pour que ceux-ci puissent émettre des commentaires sur la pondération. La structure de la réunion n° 2 du GCP devrait être abordée avec les membres au cours de la réunion n° 1 pour jauger leur intérêt à participer à un format de consultation plus engagé que le format utilisé dans les autres réunions.</p>
<b>Comité consultatif technique</b>  (Réunion n° 2 du CCT)	<p><u>Contenu</u> – Présentation et dialogue pour présenter les conceptions fonctionnelles et solliciter des commentaires. Il faudra en particulier veiller à recueillir des commentaires sur la pondération des facteurs et sous-facteurs d'évaluation.</p> <p><u>Format proposé</u> – Les réunions du CCT seront du même format que celui qui a été utilisé au cours des Phase 1 et Phase 2A. Toutes les demandes de renseignements et les engagements devront être notés, complétés et rapportés à tous les membres du CCT.</p>
<b>Foires-info publiques</b>	<p><u>Contenu</u> – Événements publics des deux côtés de la rivière, pour examiner et recueillir des commentaires sur les tracés (conceptions fonctionnelles et mesures d'atténuation associées). Les participants contribueront également à la pondération des facteurs et sous-facteurs d'évaluation.</p> <p><u>Format proposé</u> – Séances publiques (panneaux d'exposition, experts techniques) tenues conjointement avec des séances de travail en petits groupes (format World Café ou autre approche similaire encourageant un dialogue ouvert et fructueux). Les tables ressources comprendront des cartes et tout le matériel nécessaire pour permettre des commentaires instantanés sur les diverses options.</p>

Activité	Description
<b>Trousse de consultation « faites-le vous-mêmes »</b>	<p><i>Contenu</i> – La trousse à outils sera conçue pour donner l'occasion de soumettre des commentaires sur les conceptions fonctionnelles ainsi que sur la pondération proposée des facteurs et sous-facteurs d'évaluation.</p> <p><i>Format proposé</i> – Une trousse de consultation « faites-le vous-mêmes » téléchargeable permettant aux organisations communautaires et aux divers groupes d'intervenants de travailler ensemble, indépendamment de l'équipe de projet, et à leur propre rythme. Les contributions à l'Étude résultant de cet exercice seraient obtenues selon une structure et un calendrier qui contribueraient à l'avancement de l'Étude.</p>

**Tableau 5.6 Série 2 des activités de consultation – Point de vue des collectivités des corridors**

Activité	Description
<b>Groupes de consultation des collectivités (GCC)</b>	<p><i>Contenu</i> – Activités de consultation pour examiner les conceptions fonctionnelles et la réaction aux mesures d'atténuation proposées (en particulier, validation et raffinement des mesures proposées; échanges sur la façon dont les Plans des valeurs communautaires (PVC) influencent le processus et sur les hypothèses adoptées). L'objectif sera d'harmoniser davantage la conception sur les valeurs des communautés. De plus, discussions sur la pondération des facteurs d'évaluation et sur la façon dont les PVC sont utilisés dans la formule de pondération (p. ex., l'impact des PVC dans la détermination de la portée de chacun des facteurs d'évaluation).</p> <p><i>Format proposé</i> – Le format des ateliers sera ajusté à l'auditoire prévu pour chacune des réunions des GCC. Les réunions des GCC seront tenues en fonction de l'intérêt, de la disponibilité et de la disposition à combiner des événements pour plusieurs associations communautaires. Les tables de travail comprendront des cartes et tout le matériel nécessaire pour permettre des commentaires instantanés sur les diverses options.</p>

**Tableau 5.7 Série 2 des activités de consultation – Point de vue des collectivités affectées**

Activité	Description
<p><b>Foires-info publiques ciblées</b></p> <p><b>Ou</b></p> <p><b>Réunions des collectivités ou des intervenants</b></p> <p><b>(en fonction des commentaires des communautés)</b></p>	<p><i>Contenu</i> – Séances de consultation à Ottawa et à Gatineau (p. ex. pour les collectivités de la Basse-ville et de l’est de la ville) pour présenter les conceptions fonctionnelles et recueillir des commentaires. Il faudra en particulier veiller à recueillir des commentaires sur la pondération des facteurs et sous-facteurs d’évaluation, du point de vue des collectivités affectées.</p> <p><i>Format proposé</i> – Séances publiques (panneaux d’exposition, experts techniques) tenues conjointement avec des séances de travail en petits groupes (format World Café ou autre approche similaire encourageant un dialogue ouvert et fructueux). Ces séances doivent être organisées avec les organismes communautaires appropriés, pour leurs membres (sur invitation seulement).</p> <p>Ou</p> <p>Des ateliers en petits groupes avec les principaux dirigeants des organisations communautaires intéressées, tels que les présidents d’associations communautaires (sur invitation seulement).</p>

### **Série 2A – Études techniques, environnementales et conceptuelles supplémentaires, selon les besoins**

#### **Objectif**

Une série supplémentaire d’analyses techniques pourrait être nécessaire si les résultats de du classement n’étaient pas suffisamment concluants. Les activités de consultation à l’appui de la Série 2A dépendront de la portée et de la nature des études requises.

#### **5.3.3 Série 3 – Commentaires sur le classement des corridors**

#### **Objectifs**

Cette troisième série de consultations se déroulera à la suite de la réalisation de l’analyse comparative et du test de sensibilité des trois corridors. Les objectifs du programme de consultation à cette étape du processus sont les suivants :

- 1) ANNONCER les résultats de l’analyse comparative et du test de sensibilité des corridors potentiels (à partir des facteurs d’évaluation revus par les collectivités et de la formule de pondération)
- 2) FOURNIR DES INFORMATIONS à tous concernant la décision à venir de retenir un corridor
- 3) DÉMONTRER de quelle façon la consultation, y compris les divers ateliers et les commentaires sur les Plans des valeurs communautaires, ont eu une incidence sur le classement final et solide des corridors
- 4) SOLLICITER des informations sur le corridor le mieux classé en vue d’élaborer les conceptions préliminaires et de finaliser l’Étude d’EE.

**Activités de communication**

Promotion générale des résultats de l'évaluation comparative. Les classements des corridors sont publiés. L'annonce du tracé du corridor le mieux classé est susceptible de générer une activité importante du public et des médias. Les activités comprennent:

- la mise à jour du site Web du projet
- des relations suivies avec les médias (communiqués; avis aux médias; annonces; directives techniques, le cas échéant)
- des avis : au Groupe de consultation public (GCP); par le biais de la base de données du site Web des parties intéressées enregistrées; et via le Comité consultatif sur les communications (selon le cas, l'avis devrait s'accompagner d'une demande aux destinataires de l'avis d'aider à promouvoir les événements, en distribuant des avis par le biais de leurs réseaux)
- les annonces publiées dans les journaux quotidiens locaux et communautaires (il est recommandé que les avis soient au moins publiés dans les journaux quotidiens et communautaires suivants : le Droit (quotidien francophone d'Ottawa et Gatineau); le Ottawa Citizen (quotidien anglophone d'Ottawa et Gatineau); l'Express (journal communautaire francophone de la région d'Ottawa); l'EMC (journal communautaire anglophone de la région d'Ottawa, bassin du centre-ville et de l'est de la ville); la Revue (journal communautaire francophone de Gatineau); le Bulletin de la Lièvre (journal communautaire francophone de Gatineau); le Bulletin d'Aylmer (journal communautaire bilingue de Gatineau, deux annonces séparées, une pour chacune des langues officielles); the West Quebec Post (journal communautaire anglophone de la région de Gatineau).
- des troussees d'information pour les représentants élus
- de brefs bulletins ou documentation pour les évènements et les médias
- des initiatives de rayonnement communautaires.

**Tableau 5.8 Série 3 des activités de consultation – Point de vue régional**

Activité	Description
<p><b>Consultation sur le Web</b></p>	<p><i>Contenu</i> – Possibilité continue d'émettre des commentaires sur l'Étude en général. Des commentaires particuliers sont recherchés pour contribuer à orienter le raffinement continu de l'avant-projet préliminaire du corridor le mieux classé.</p> <p><i>Format proposé</i> – Commentaires généraux par le biais de la fonction « info ». Questions plus particulières relatives au tracé du corridor le mieux classé et au raffinement des mesures d'atténuation. Commentaires aussi recueillis sur les valeurs et les priorités de niveau régional qui peuvent avoir des incidences sur le processus analytique. Les contributions à l'Étude résultant de cet exercice seraient obtenues selon une structure et un calendrier qui contribueraient à l'avancement de l'Étude.</p>

Activité	Description
<p><b>Groupe de consultation publique</b></p> <p>(Réunion n° 3 du GCP)</p>	<p><u>Contenu</u> – Présentation et dialogue pour présenter le classement des trois corridors et solliciter des commentaires. Une attention particulière sera accordée à l'examen du test de sensibilité et à la démonstration de la façon dont la consultation a eu des incidences sur le processus d'analyse technique.</p> <p><u>Format proposé</u> – Les réunions du GCP seront du même format que celui qui a été utilisé au cours des Phase 1 et Phase 2A. Toutes les demandes de renseignements et les engagements devront être notés, complétés et rapportés à tous les membres du GCP. Tout le matériel pertinent devra être affiché sur un site FTP.</p>
<p><b>Comité consultatif technique</b></p> <p>(Réunion n° 3 du CCT)</p>	<p><u>Contenu</u> – Présentation et dialogue pour présenter le classement des trois corridors et solliciter des commentaires. Une attention particulière sera accordée à l'examen du test de sensibilité et à la démonstration de la façon dont la consultation a eu des incidences sur le processus d'analyse technique.</p> <p><u>Format proposé</u> – Les réunions du CCT seront du même format que celui qui a été utilisé au cours des Phase 1 et Phase 2A. Toutes les demandes de renseignements et les engagements devront être notés, complétés et rapportés à tous les membres du GCP. Tout le matériel pertinent devra être affiché sur un site FTP.</p>
<p><b>Foires-info publiques</b></p>	<p><u>Contenu</u> – Événements publics des deux côtés de la rivière, pour promouvoir les résultats du classement et la décision de retenir un corridor. Raffinement du tracé proposé et des mesures d'atténuation connexes.</p> <p><u>Format proposé</u> – Format « kiosque de consultation » avec des stations sur des sujets particuliers; experts techniques disponibles à chacune des stations pour faciliter le dialogue. Le format offre aux participants le choix de lire attentivement les panneaux ou d'engager un dialogue consultatif avec les experts. Les outils pour formuler des commentaires comprennent des feuilles de commentaires, des panneaux de dialogue, des feuillets autoadhésifs, des grandes feuilles sur la table, etc. Les tables de travail comprendront des cartes et tout le matériel nécessaire pour permettre des commentaires instantanés sur les résultats de l'analyse.</p> <p>Remarque: Une attention et une participation importante des médias, du public et des élus est anticipée dans cette étape décisionnelle de l'Étude. Une structure alternative pour l'événement devrait être développée au cas où une majorité de participants demande une possibilité de s'exprimer en public, etc.</p>

Activité	Description
<b>Présentations publiques</b>	<p><u>Contenu</u>: Présentations publiques officielles aux partenaires de l'Étude.</p> <p><u>Format proposé</u>: Présentations au Comité plénier de la Ville de Gatineau, au Comité des transports de la Ville d'Ottawa et au Conseil d'administration de la CCN. Avis publics, affichage sur le site Web des partenaires de l'Étude et ordres du jour des comités, selon les besoins.</p>

**Tableau 5.9 Série 3 des activités de consultation – Point de vue des collectivités des corridors**

Activité	Description
<b>Groupes de consultation des collectivités (GCC)</b>	<p><u>Contenu</u> – Présentation et dialogue pour présenter le classement des trois corridors et solliciter des commentaires. Une attention particulière sera portée à l'examen du tracé privilégié et des mesures d'atténuation. Une consultation plus approfondie sera nécessaire pour les collectivités situées dans les limites du corridor le mieux classé. Les séances seront davantage informatives pour les communautés situées dans les deux autres corridors.</p> <p><u>Format proposé</u> – Les ateliers comprendront une présentation approfondie et seront ajustés pour refléter la localisation des associations communautaires (c'est-à-dire., à l'intérieur ou à l'extérieur du corridor privilégié) et de l'auditoire anticipé. Les tables de travail comprendront des cartes et tout le matériel nécessaire pour permettre des commentaires instantanés sur le tracé privilégié et les mesures d'atténuation connexes.</p>

**Tableau 5.10 Série 3 des activités de consultation – Point de vue des collectivités affectées**

Activité	Description
<p><b>Foires-info publiques ciblées</b></p> <p><b>Ou</b></p> <p><b>Réunions des collectivités ou des intervenants</b></p> <p><b>(en fonction des commentaires des collectivités)</b></p>	<p><u>Contenu</u> – Séances de consultation à Ottawa et à Gatineau (p. ex. pour les collectivités de la Basse-ville et de l'est de la ville) pour présenter les résultats de l'analyse technique. Échanges sur les incidences du corridor le mieux classé sur les collectivités affectées et sur les questions qui ont été soulevées au cours des Séries 1 et 2.</p> <p><u>Format proposé</u> – Format « kiosque de consultation » avec des stations sur des sujets particuliers; experts techniques disponibles à chacune des stations pour faciliter le dialogue. Le format offre aux participants le choix de lire attentivement les panneaux ou d'engager un dialogue consultatif avec les experts. Les outils pour formuler des commentaires comprennent des feuilles de commentaires, des panneaux de dialogue, des feuillets autoadhésifs, des grandes feuilles sur la table, etc. Les tables de travail comprendront des cartes et tout le matériel nécessaire pour permettre des commentaires instantanés sur les résultats de l'analyse. Ces séances doivent être organisées avec les organismes communautaires appropriés, pour leurs membres (sur invitation seulement).</p> <p>Remarque: Une structure alternative pour l'événement devrait être développée au cas où une majorité de participants demande une possibilité de s'exprimer en public, etc.</p> <p>Ou</p> <p>Des ateliers en petits groupes avec les principaux dirigeants des organisations communautaires intéressées, tels que les présidents d'associations communautaires (sur invitation seulement).</p>

### 5.3.4 Série 4 – Examen du Rapport de l'Étude d'EE et de l'avant-projet préliminaire

#### Objectifs

La quatrième et dernière série de consultation se déroulera à la suite de la décision de retenir le corridor le mieux classé. Au début de l'Étape 2, les activités de consultation seraient tenues auprès des collectivités du corridor le mieux classé pour solliciter des commentaires en vue de l'élaboration de l'avant-projet préliminaire. Une fois l'avant-projet préliminaire et la documentation de l'Étude réalisés, des activités supplémentaires de consultation seraient tenues pour les trois catégories de points de vue, pour informer le public et les intervenants des résultats de l'Étude et pour permettre le raffinement final des livrables du projet. Plus particulièrement, les objectifs de la Série 4 sont les suivants :

- 1) OFFRIR au public et aux collectivités situées dans les limites ou à proximité du corridor le mieux classé la possibilité de participer à l'élaboration de l'avant-projet préliminaire et des mesures d'atténuation connexes
- 2) PRÉSENTER l'avant-projet préliminaire réalisé et l'ébauche des Rapports de l'Étude d'EE et de l'examen préalable
- 3) DÉMONTRER de quelle façon les consultations antérieures ont contribué à l'avant-projet et aux mesures d'atténuation
- 4) SOLLICITER des commentaires sur l'avant-projet préliminaire réalisé et sur les rapports de l'EE afin de raffiner et de finaliser la documentation du projet
- 5) FOURNIR au public une compréhension des prochaines étapes, avec une attention particulière portée sur les collectivités du corridor retenu et sur les collectivités affectées.

#### Activités de communication

Promotion générale de la décision de retenir un corridor. Les activités comprennent :

- la mise à jour du site Web du projet
- des relations suivies avec les médias (communiqués; avis aux médias; annonces; directives techniques, le cas échéant)
- des avis: au Groupe de consultation public (GCP); par le biais de la base de données du site Web des parties intéressées enregistrées; et via le Comité consultatif sur les communications (selon le cas, l'avis devrait s'accompagner d'une demande aux destinataires de l'avis d'aider à promouvoir les événements, en distribuant des avis par le biais de leurs réseaux)
- des annonces publiées dans les journaux quotidiens locaux et communautaires (il est recommandé que les avis soient au moins publiés dans les journaux quotidiens et communautaires suivants : le Droit (quotidien francophone d'Ottawa et Gatineau); le Ottawa Citizen (quotidien anglophone d'Ottawa et Gatineau); l'Express (journal communautaire francophone de la région d'Ottawa); l'EMC (journal communautaire anglophone de la région d'Ottawa, bassin du centre-ville et de l'est de la ville); la Revue (journal communautaire francophone de Gatineau); le Bulletin de la Lièvre (journal communautaire francophone de Gatineau); le Bulletin d'Aylmer (journal communautaire bilingue de Gatineau, deux annonces séparées, une pour chacune des langues officielles); the West Quebec Post (journal communautaire anglophone de la région de Gatineau)
- des troupes d'information pour les représentants élus
- de brefs bulletins ou documentation pour les événements et les médias
- des initiatives de rayonnement communautaires.

## Activités de consultation – Au début de l'Étape 2

**Tableau 5.11 Activités de consultation durant la réalisation de l'avant-projet préliminaire – Point de vue des collectivités à proximité immédiate des corridors**

Activité	Description
<b>Charrette communautaire</b>	<p><u>Contenu</u> – Charrette organisée pour les organisations communautaires et les résidents situés dans les limites du corridor le mieux classé pour émettre des commentaires sur l'avant-projet préliminaire et fournir des commentaires approfondis sur des questions clés en matière de conception. L'accent sera mis sur le raffinement des conceptions finales et des mesures d'atténuation connexes.</p> <p><u>Format proposé</u> – La charrette comportera des séances multiples et des discussions en petits groupes de travail pour aborder et identifier les modifications et les améliorations à apporter à la conception. Présentation des résultats en plénières. Les séances devront être animées efficacement pour assurer qu'elles soient productives et constructives.</p>
<b>Trousse de consultation « faites-le vous-mêmes »</b>	<p><u>Contenu</u> – La trousse à outils sera structurée de façon à fournir des occasions de commenter l'avant-projet préliminaire et les mesures d'atténuation.</p> <p><u>Format proposé</u> – Une trousse de consultation « faites-le vous-mêmes » permettant aux organisations communautaires et aux divers groupes d'intervenants au sein ou représentant le corridor le mieux classé de travailler ensemble, indépendamment de l'équipe de projet, et à leur propre rythme. Les contributions à l'Étude résultant de cet exercice seraient obtenues selon une structure et un calendrier qui contribueraient à l'avancement de l'Étude.</p>

## Activités de consultation – Suite à la réalisation de l'avant-projet préliminaire

**Tableau 5.12 Série 4 des activités de consultation – Point de vue régional**

Activité	Description
<b>Consultation sur le Web</b>	<p><u>Contenu</u> – Possibilité continue d'émettre des commentaires sur l'Étude en général. Des commentaires particuliers sont recherchés sur l'avant-projet préliminaire complété et les rapports de l'Étude d'EE et d'examen préalable.</p> <p><u>Format proposé</u> Commentaires généraux par le biais de la fonction « info ». Questions plus particulières relatives à l'avant-projet préliminaire complété aux rapports de l'EE. Commentaires également recueillis sur les priorités et les valeurs à un niveau régional qui pourraient influencer le processus analytique. Les contributions à l'Étude résultant de cet exercice seraient obtenues selon une structure et un calendrier qui contribueraient à l'avancement de l'Étude.</p>

Activité	Description
<p><b>Groupe de consultation publique</b></p> <p>(Réunion n° 4 du GCP)</p>	<p><u>Contenu</u> – Présentation et dialogue pour présenter l'avant-projet préliminaire complété et les rapports d'EE. Les occasions de formuler des commentaires seront axées la validation et la finalisation des documents finaux.</p> <p><u>Format proposé</u> – Les réunions du CCT seront du même format que celui qui a été utilisé au cours des Phase 1 et Phase 2A. Toutes les demandes de renseignements et les engagements devront être notés, complétés et rapportés à tous les membres du GCP. Tout le matériel pertinent devra être affiché sur un site FTP.</p>
<p><b>Comité consultatif technique</b></p> <p>(Réunion n° 4 du CCT)</p>	<p><u>Contenu</u> – Présentation et dialogue pour présenter l'avant-projet préliminaire complété et les rapports d'EE. Les occasions de formuler des commentaires seront axées la validation et la finalisation des documents finaux.</p> <p><u>Format proposé</u> – Les réunions du CCT seront du même format que celui qui a été utilisé au cours des Phase 1 et Phase 2A. Toutes les demandes de renseignements et les engagements devront être notés, complétés et rapportés à tous les membres du CCT. Tout le matériel pertinent devra être affiché sur un site FTP.</p>
<p><b>Foires-info publiques</b></p>	<p><u>Contenu</u> – Événements publics des deux côtés de la rivière, pour présenter l'avant-projet préliminaire complété et les rapports d'EE, et pour donner l'occasion d'apporter les derniers raffinements à l'avant-projet préliminaire et aux mesures d'atténuation connexes.</p> <p><u>Format proposé</u> – Séances publiques (panneaux d'exposition, experts techniques) tenues conjointement avec des séances de travail en petits groupes (format World Café ou autre approche similaire encourageant un dialogue ouvert et fructueux).</p>
<p><b>Présentations publiques</b></p>	<p><u>Contenu</u>: Présentations publiques officielles aux partenaires de l'Étude.</p> <p><u>Format proposé</u>: Présentations au Comité plénier de la Ville de Gatineau, au Comité des transports de la Ville d'Ottawa et au Conseil d'administration de la CCN. Avis publics, affichage sur le site Web des partenaires de l'Étude et ordres du jour des comités, selon les besoins.</p>

**Tableau 5.13 Série 4 des activités de consultation – Point de vue des collectivités des corridors**

Activité	Description
<b>Groupes de consultation des collectivités (GCC)</b>	<p><u>Contenu</u> – Série finale des Groupes de consultation des collectivités organisée pour examiner l'avant-projet préliminaire complété et les rapports de l'Étude d'EE. La discussion sera axée sur la finalisation des mesures d'atténuation et les prochaines étapes.</p> <p><u>Format proposé</u> – Ateliers organisés pour les collectivités au sein du corridor sélectionné. Format de réunion adapté au nombre de participants anticipé pour chacune des réunions des GCC (p. ex., discussions en petits groupes ou en plénières). Les tables de travail comprendront des cartes et tout le matériel nécessaire pour permettre des commentaires instantanés sur l'avant-projet préliminaire.</p>

**Tableau 5.14 Série 4 des activités de consultation – Point de vue des collectivités affectées**

Activité	Description
<b>Foires-info publiques ciblées</b> <b>Ou</b> <b>Réunions des collectivités ou des intervenants</b>  <b>(en fonction des commentaires des collectivités)</b>	<p><u>Contenu</u> – Des événements de consultation pour les communautés de la Basse-ville et de l'est de la ville pour offrir l'occasion d'apporter les derniers raffinements à l'avant-projet préliminaire et aux mesures d'atténuation connexes.</p> <p><u>Format proposé</u> – Séances publiques (panneaux d'exposition, experts techniques) tenues conjointement avec des séances de travail en petits groupes (format World Café ou autre approche similaire encourageant un dialogue ouvert et fructueux). Ces séances doivent être organisées avec les organismes communautaires appropriés, pour leurs membres (sur invitation seulement).</p> <p>Ou</p> <p>Des ateliers en petits groupes avec les principaux dirigeants des organisations communautaires intéressées, tels que les présidents d'associations communautaires (sur invitation seulement).</p>

Des rapports synthèse seront ébauchés et publiés à la suite des trois premières séries de consultation, et seront suivis par un Rapport synthèse final qui sera publié à la fin de la Série 4. Chacun des rapports indiquera clairement les activités qui ont été tenues, donnera un aperçu de ce qui a été entendu, et décrira sur ce qui a été modifié comme résultat de la consultation.

## 5.4 Consultation des Premières nations

### 5.4.1 Aperçu

Plusieurs rencontres ont été tenues avec les Algonquins de l'Ontario (AO) et la bande Kitigan Zibi Anishinabeg (KZA) au cours de la Phase 1 et de la Phase 2A pour partager des idées sur le processus et d'échanger sur des questions d'intérêt mutuel. Ces rencontres ont fourni l'occasion de faire le point sur l'état d'avancement du projet et d'aborder le processus de consultation des Premières nations.

Les AO et KZA ont exprimé leur volonté de participer à ce projet dès ses débuts (l'évaluation environnementale) d'une manière substantielle et ont souligné le besoin de financement pour assurer cette participation. Ils ont abordé les nombreux domaines d'intérêt qui les préoccupent concernant une liaison à travers la rivière des Outaouais, laquelle revêt une importance fondamentale historiquement, culturellement et spirituellement. La zone d'étude s'inscrit à l'intérieur des limites traditionnelles du territoire Algonquin. Les domaines d'intérêt comprennent l'archéologie, l'environnement naturel (y compris les pêcheries, la faune) ainsi que l'avant-projet préliminaire du pont. Ils s'attendent à ce que l'Étude comprenne des évaluations archéologiques (au moins de niveau 1 et 2, pour déterminer si le niveau 3 est nécessaire et pour déterminer si des mesures d'atténuation sont requises avant la construction). Ils souhaitent que le pont célèbre l'histoire et la culture des Algonquins.

Les AO et KZA ont présenté aux consultants de la Phase 2A un certain nombre d'idées ayant trait à la consultation et ont clarifié leurs responsabilités communautaires. La ratification du programme de consultation par leurs communautés sera nécessaire. Les terrains situés en Ontario font partie des négociations concernant la revendication territoriale des AO et les corridors pourraient nécessiter une aliénation ou l'utilisation de terres de la Couronne.

Les AO ont déclaré que la consultation et l'accommodement des intérêts des Algonquins doivent faire partie des phases de planification, de conception et de construction et que le financement doit leur être accordé pour participer pleinement à toutes les phases. La CCN demeure engagée à assurer une consultation continue des AO et KZA pendant la Phase 2B.

### 5.4.2 Approche de consultation et de communication

L'approche de la consultation avec les AO et KZA sera confirmée avant le début de la Phase 2B en fonction des discussions directes avec les communautés et entre les partenaires de l'Étude. Les produits livrables et un calendrier seront établis de concert avec la CCN et ses consultants.

La participation des Algonquins est susceptible d'apporter des commentaires sur l'élaboration d'un cadre de référence archéologique. La participation active pourrait inclure l'examen subséquent des rapports d'évaluation archéologique, la surveillance des sites ou la participation au sein de l'équipe archéologique. Ce type de participation active contribuera à assurer une participation significative et favorisera la compréhension pour les participants.

Au cours de la première série de consultations publiques, décrite plus haut, les Algonquins participeront à des activités semblables à celles du grand public, telles que des activités portant sur la sélection des critères de la Phase 2B. Dans la deuxième série de consultations, les AO et KZA contribueront à la pondération pour le processus d'évaluation, ce qui sera pris en compte par l'équipe de consultants.

Une fois qu'un corridor aura été choisi, les Algonquins participeront aux discussions sur l'avant projet préliminaire, comportant une reconnaissance de l'histoire et de la culture algonquines et des mesures de compensation en ce qui a trait à l'aménagement paysager, au drainage des eaux pluviales, à l'éclairage et à l'habitat du poisson, ces mesures étant par ailleurs identifiées à travers le processus de consultation.

Les AO ont formé un groupe de travail pour ce projet (3 représentants des négociations des Algonquins (RNA) et un représentant du Groupe consultatif technique) qui constituera l'interface entre la CCN et ses consultants d'une part, et les AO d'autre part. Un contact sera désigné pour les AO et la CCN, dans le même ordre d'idée que la stratégie de communication utilisée pour d'autres projets fédéraux.

Au cours de la Phase 2B, la CCN et ses consultants fourniront aux RNA des informations, que ces derniers transmettront à leur communauté. L'ensemble d'informations contiendra suffisamment d'éléments à commenter pour permettre une contribution significative. Les NRA feront rendre compte aux AO et à la CCN de la réunion communautaire, y compris du nombre de participants et des discussions, soit verbalement ou par écrit.

L'envoi de feuillets d'information relatifs au projet est nécessaire pour résumer les questions, les préoccupations et les avantages potentiels du projet. Les communications à l'intention des Algonquins seront axées sur les communautés algonquines et le matériel ne sera pas le même que celui qui est destiné au grand public.

Des rencontres trimestrielles sont proposées au cours de la Phase 2B entre la CCN, ses consultants et les AO. Un type d'activités similaire est envisagé pour les KZA.

Les communiqués de presse ayant trait aux AO seront soumis à un protocole de communication établi par les AO du Canada et de l'Ontario.

## 6 Commentaires du public et modifications apportées au Plan de conception de l'Étude

Le présent chapitre consiste en une synthèse des commentaires du public reçus au cours de la Phase 2A au sujet du Plan de conception de l'Étude et du Programme de consultation. Ces commentaires ont été reçus par courriel, par le biais d'un sondage en ligne, pendant et après deux événements publics, ainsi que lors de réunions avec les Groupes de consultation des collectivités, le Groupe de consultation publique et d'autres parties intéressées.

Le présent rapport et ses annexes ont été révisés en réponse aux commentaires du public, là où cela était approprié. La section 6.1 résume les réponses aux commentaires du public et les révisions apportées aux textes. D'autres commentaires ont été reçus, mais allaient au-delà de la portée de la Phase 2A. Ces commentaires sont résumés à la section 6.2.

Un compte rendu complet des activités de consultation publique et des réponses est inclus dans le Rapport synthèse de la consultation publique de la Phase 2A, disponible séparément.

### 6.1 Commentaires et réponses

#### 6.1.1 Contexte

Synthèse des commentaires	Réponses
<ul style="list-style-type: none"> <li>L'option de retrait du gouvernement de l'Ontario du processus d'évaluation environnementale est questionnée. Ses conséquences juridiques et pratiques doivent être clarifiées. Les résidents de l'Ontario craignaient que le processus d'évaluation environnementale ne protège pas leurs droits de manière appropriée.</li> <li>L'Étude d'évaluation environnementale devrait être harmonisée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le gouvernement de l'Ontario a déterminé que sa législation ne s'appliquait pas à cette Étude. Plutôt, ce projet est assujéti à la législation fédérale.</li> <li>La description du processus d'ÉE a été révisée avec l'intention de donner davantage l'assurance que le processus fédéral sera mené d'une manière qui respecte l'esprit de la loi ontarienne et les lois fédérale et québécoise. Les meilleures protections et les exigences les plus rigoureuses des trois processus d'ÉE (deux provinciaux et un fédéral) mèneront le déroulement de la Phase 2B. De plus, des consultations complètes auront lieu.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>La loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario doit s'appliquer tout au long du processus, car le processus de la LCÉE ne s'applique que lorsqu'il existe un projet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet est défini comme un raccord entre les autoroutes 50 et 417. Cette définition et les différentes solutions envisagées sont acceptables au sens de la loi fédérale. L'avis relatif à l'ÉE est publié sur le Registre canadien d'ÉE.</li> </ul>

## 6.1.2 Processus relatif au Plan de conception de l'Étude

Synthèse des commentaires	Réponses
<ul style="list-style-type: none"> <li>La transparence est requise tout au long du processus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'équipe de projet est d'accord. Un programme de consultation compréhensif et significatif a été inclus dans le Plan de conception de l'Étude de la Phase 2B (voir chapitre 5 du Rapport de conception de l'Étude). Il s'agit d'un objectif de la Phase 2A, de consulter le grand public et les collectivités sur l'élaboration du Plan de conception de l'Étude.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le processus relatif au Plan de conception de l'Étude est relativement complexe.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le processus repose sur les principes établis pour les évaluations environnementales, sur les exigences établies par la loi et sur l'avis du public. Un programme compréhensif de communication et de consultation a été inclus dans la Phase 2B afin d'assurer que les membres du public soient bien informés sur le processus et puissent contribuer d'une manière significative.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Un calendrier plus détaillé s'impose.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des renseignements relatifs au calendrier ont été ajoutés à la section 4.9 du présent rapport.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le Plan de conception de l'Étude devrait définir la façon d'aborder les points d'évaluation interdépendants (par exemple, les mesures d'atténuation du bruit peuvent se répercuter sur la qualité visuelle et les coûts).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La 2<sup>e</sup> série du programme de consultation publique de la Phase 2B donne aux membres de la collectivité la possibilité de valider les conceptions fonctionnelles et les mesures d'atténuation. Les points d'évaluation interdépendants seront évalués à ce moment-là avec la collectivité.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Il faut préciser le rôle du comité d'experts qui décide du scénario de pondération à mettre à l'essai. Ce comité semble avoir eu une influence prépondérante sur les résultats de la Phase 1, qui a été menée à huit-clos. Ce comité ne semble pas avoir de comptes à rendre au public.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le texte du Rapport de conception de l'Étude d'ÉE a été révisé concernant le processus de pondération. Les membres du public pourront commenter les résultats de toutes les études et proposer leurs scénarios de pondération lors de la 2<sup>e</sup> série de consultations publiques.</li> <li>Les opinions et les résultats de l'analyse de pondération seront présentés au public lors de la 3<sup>e</sup> série de consultations publiques.</li> <li>La méthode de l'argument raisonné a été adoptée (voir section 4.5 sur l'analyse comparative dans ce rapport) et sera utilisée pour étayer et expliquer le scénario de pondération retenu.</li> </ul>

Synthèse des commentaires	Réponses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Davantage de détails devraient être donnés sur la façon dont les autres études interprovinciales (transport de marchandise et transport en commun) seront intégrées à la Phase 2B de l'Étude d'ÉE.</li> <li>• En outre, les résultats de ces autres études se répercuteront sur l'analyse initiale des besoins et de la justification effectuée au cours de la Phase 1.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le comité d'experts représentera un large éventail de domaines, y compris les aspects environnementaux et sociaux.</li> <li>• La section 4.1 du Plan de conception de l'Étude décrit de quelle façon les autres études se répercuteront sur la Phase 2B.</li> <li>• Les informations provenant d'autres études (telles que l'étude sur le transport en commun interprovincial et l'étude sur le transport de marchandise) seront intégrées à l'Étude d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales, lorsque ces informations seront disponibles.</li> <li>• L'Étude se situe dans la continuité des travaux de la Phase 1. Ceux-ci reposaient sur les travaux continus de prévision de la demande de déplacements dans la région de la capitale nationale. Les résultats de ces travaux étaient en accord avec ceux d'études antérieures. La Phase 2B comprendra les tâches techniques requises pour obtenir les informations nécessaires à l'analyse du transport. Par exemple, l'évaluation de la circulation des camions fait partie de la Phase 2B.</li> </ul>

### 6.1.3 Zones d'études

Synthèse des commentaires	Réponses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les zones d'étude de site devraient permettre que le corridor passe à travers des secteurs industriels ou à faible densité.</li> <li>• La solution Canotek ou d'autres variantes des corridors proposés devraient être considérées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les critères de détermination des zones d'étude de site reprenaient ceux établis au cours de la Phase 1 avec la participation du public, des organismes et d'autres intervenants.</li> <li>• Un des objectifs de la Phase 2A était de définir les zones d'étude de site. Celles-ci ont été définies selon les mêmes critères que ceux utilisés lors de la Phase 1. Elles offrent la plus grande souplesse dans le secteur des corridors 5, 6 et 7, tout en respectant les critères établis. Des analyses supplémentaires seront réalisées dans la Phase 2B pour évaluer la faisabilité des tracés potentiels à l'intérieur des zones d'études de site avant qu'ils puissent être éliminés.</li> </ul>

#### 6.1.4 Facteurs d'évaluation

Synthèse des commentaires	Réponses
<ul style="list-style-type: none"> <li>L'Étude tient-elle compte des plus récentes prévisions démographiques et de la demande en transport (y compris le camionnage ainsi que les données origine-destination des camions)?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oui. Les travaux portant sur les facteurs relatifs à la circulation prendront en compte les travaux les plus récents faits par les villes à l'aide du modèle TRANS pour 2031.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>De quelles façons les prévisions de la circulation prennent-elles en compte les changements de comportement relatifs aux déplacements provoqués par le pic pétrolier?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'hypothèse d'une part modale de transport en commun ambitieuse aide à prendre en compte la hausse du prix du carburant.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Il n'est pas clair que les camions de transit seront enlevés du corridor King Edward-Rideau-Waller-Nicholas.</li> <li>Le corridor King Edward-Rideau-Waller-Nicholas devrait être évalué en tant que scénario du statu quo ou de référence pour aider à comparer les trois corridors.</li> <li>Les effets du camionnage dans le centre-ville sont plus graves que les effets futurs sur les collectivités touchées par le corridor 5.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Au début de la Phase 2B, plusieurs études environnementales et techniques seront réalisées, y compris des études sur la circulation des camions. Plusieurs scénarios relatifs au camionnage seront analysés, y compris le statu quo et des scénarios qui limiteront le passage des camions sur l'avenue King Edward, ou qui supprimeront la désignation d'itinéraire de camions de l'avenue King Edward.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le corridor 5 semble favorisé tout au long du rapport et dans les facteurs, surtout lorsque ceux-ci servent d'exemples.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cela n'était pas intentionnel. Le Rapport de conception de l'Étude a été révisé pour ajouter des exemples provenant des trois corridors.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>L'Étude devrait explicitement prendre en compte les effets sur les écoles et les écoliers (notamment la sécurité des itinéraires à pied, la pollution de l'air et la qualité des espaces extérieurs).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un certain nombre de sous-facteurs prend explicitement en compte les effets sur les écoles et les écoliers : <ul style="list-style-type: none"> <li>Par exemple, l'emplacement des établissements sensibles à la qualité de l'air ou à la santé humaine est pris en compte dans les sous-facteurs relatifs à l'utilisation du sol. Les garderies, les écoles, les hôpitaux et les établissements pour personnes âgées seront pris en compte dans ces sous-facteurs.</li> <li>La sécurité routière comprend la sécurité des usagers de la route vulnérables (piétons et cyclistes).</li> <li>Le sous-facteur relatif aux liens avec les infrastructures de transport pour modes actifs amènera à examiner les sentiers.</li> <li>L'étude des collectivités prendra aussi en compte les effets sur les écoles et sur le transport par autobus.</li> </ul> </li> </ul>

Synthèse des commentaires	Réponses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comment mesurera-t-on les effets sur les établissements communautaires?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les effets sur les entrées, les parcs de stationnement et les biens fonciers seront évalués dans le cadre de l'étude de l'utilisation du sol et des biens fonciers. L'étude des collectivités évaluera aussi les effets sur les équipements communautaires.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les effets sur la collectivité de Blackburn Hamlet, au sud de l'autoroute 174, devraient être pris en compte, (par exemple, la circulation de transit dans la collectivité).</li> <li>• Les effets de la circulation de transit sur les artères et les routes collectrices dans les voisinages attribuables au nouveau corridor devraient être évalués.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les tâches techniques portant sur la gestion de la circulation ont été révisées pour y inclure les effets sur les itinéraires autres que ceux liés aux liaisons interprovinciales et évaluer le détournement de la circulation vers d'autres itinéraires, ainsi que l'importance de ces effets. De plus, les collectivités qui ne sont pas directement adjacentes aux corridors, mais qui pourraient subir des impacts importants causés par à une nouvelle liaison seront inclus dans les consultations publiques sollicitant le point de vue des collectivités affectées.</li> <li>• Les zones d'études locales seront déterminées pour les différents effets au cours de la phase 2B.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le risque du transport de marchandises dangereuses devrait être pris en compte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le transport des matières dangereuses est présentement permis sur tous les chemins publics à Ottawa et à Gatineau. Le transport des matières dangereuses est assujéti aux règlements des gouvernements fédéral et provincial. Il n'y a aucune différence notable entre les différents corridors. Les mesures d'atténuation seraient élaborées dans la Phase 2B.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les risques pour la qualité des puits devraient être pris en compte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un sous-facteur relatif aux eaux souterraines a été ajouté dans les annexes A (Liste des sous-facteurs) et B (Énumération des tâches techniques).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les facteurs d'évaluation sont-ils biaisés en faveur d'un certain secteur? A-t-on bien considéré les sous-facteurs relatifs aux résidants de Gatineau?</li> <li>• Les facteurs ne devraient favoriser aucun corridor. Il existe dans tous les corridors des éléments naturels, culturels et communautaires qui risquent d'être touchés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les facteurs d'évaluation ne sont pas biaisés. Les facteurs englobent une large définition de l'environnement, conformément aux lois provinciales et fédérale sur l'évaluation environnementale. Cette approche étendue à tous les aspects de l'environnement ne devrait donner lieu à aucun biais.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'accroissement potentiel de l'étalement urbain devrait être pris en compte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La compatibilité avec les documents municipaux d'urbanisme est un sous-facteur.</li> </ul>

Synthèse des commentaires	Réponses
<ul style="list-style-type: none"> <li>La pollution lumineuse devrait être prise en compte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La portée de l'évaluation visuelle a été élargie pour y inclure la situation de nuit comme de jour.</li> <li>Les normes d'illumination actuelles visent à réduire la pollution lumineuse en concentrant la lumière vers le bas et en prévoyant des abat-jour aux luminaires pour empêcher la dispersion.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Selon quelles normes mesure-t-on et compare-t-on les effets?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seront notamment considérés : <ul style="list-style-type: none"> <li>les lois, les politiques et les lignes directrices gouvernementales;</li> <li>les politiques municipales en matière d'aménagement du territoire;</li> <li>les avis obtenus lors de la consultation des organismes responsables, des groupes communautaires et du grand public;</li> <li>l'expertise de l'équipe de projet.</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les sentiers piétonniers et cyclables existants ou officiels à l'intérieur des corridors devraient être pris en compte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le facteur relatif aux infrastructures pour modes actifs prendra en compte les liens avec les itinéraires (sur route et hors route) que les villes ont répertoriés dans les études pertinentes.</li> <li>Une étude de terrain a été ajoutée à la tâche technique pour confirmer ces itinéraires.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les réductions de temps de déplacement et de consommation de carburant ne devraient pas être considérées, car il a déjà été jugé que les trois corridors méritaient d'être sélectionnés pour la Phase 2 et que le corridor retenu ferait partie du secteur central durant la vie utile du pont.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ces considérations aident à mesurer l'efficacité du réseau routier et les effets sur la qualité de l'air.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Une meilleure mesure que « oui » ou « non » est requise concernant les effets sur les infrastructures pour modes actifs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La mesure a été changée.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>L'évaluation des éléments paysagers culturels semble être la même que l'évaluation de l'intrusion visuelle des nouvelles liaisons.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La notion de paysages culturels intègre les aspects historiques des points de vue (par exemples, paysages fluviaux et paysages ferroviaires) et la façon dont le projet les modifierait. L'intrusion visuelle prend en compte l'utilisation actuelle du sol et la façon dont le projet se répercuterait sur les points de vue des résidents.</li> </ul>

Synthèse des commentaires	Réponses
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le sous-facteur de l'intrusion visuelle ne devrait pas être limité à l'élargissement de la chaussée ou à la construction d'un nouveau pont, car davantage de poids lourds et de congestion constitue aussi une nouvelle intrusion visuelle.</li> <li>Prend-on en compte les perturbations des quartiers existants par un nouvel itinéraire des camions?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les sous-facteurs relatifs à la circulation et aux aspects des collectivités prennent en compte la modification du débit et de la composition de la circulation.</li> <li>L'étude des impacts sur les collectivités a été révisée pour prendre en compte ces effets.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>L'Étude devrait considérer les effets des vibrations sur toutes les installations, et pas seulement sur les résidences.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La description a été modifiée pour y inclure tous les bâtiments.</li> <li>Un nouveau texte sur l'élaboration de mesures d'atténuation possibles des effets des vibrations et de leurs coûts a été ajouté.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les effets sur les valeurs foncières devraient être considérés, notamment en raison de la disparité des effets (hausses et baisses) dans les deux provinces.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plusieurs sous-facteurs d'évaluation prennent en compte les effets que les résidents peuvent associer aux valeurs foncières. Le recours à la méthode de l'argument raisonné pour l'évaluation facilite aussi cette analyse.</li> <li>Lorsque des effets sont directement liés à des mesures d'atténuation proposées pour des sous-facteurs tels que le bruit, la qualité de l'air, l'intrusion visuelle, les collectivités, etc., le coût de mise en œuvre des mesures d'atténuation sera pris en compte.</li> <li>Toutefois, ne seront pris en compte explicitement que le coût des propriétés requises aux fins de l'emprise et celui des terrains dont l'accès sera touché par le projet.</li> <li>Les Plans de valeurs communautaires aideraient à identifier les mesures d'atténuation potentielles qui pourraient mettre en valeur les quartiers.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le pont bénéficiera surtout au Québec. Une compensation pour les effets aux résidents de l'Ontario devrait être envisagée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un des objectifs de l'Étude consiste à offrir un autre itinéraire de camions que celui qui emprunte l'avenue King Edward à Ottawa.</li> <li>Un autre objectif consiste à accroître la capacité de transport interprovincial.</li> <li>L'atténuation des effets déterminés fera partie du processus.</li> </ul>

## Synthèse des commentaires

- Les effets sur les projets d'aménagement des terrains (terrains à usage résidentiel, commercial ou industriel, destinations des camions, installations intermodales), autres que ceux mentionnés dans les plans d'urbanisme, devraient être considérés.

## Réponses

- Dans la mesure du possible, l'Étude inclura tous les projets d'aménagement connus.

- Le sous-facteur sur la navigation de plaisance devrait englober les embarcations à propulsion humaine en plus des embarcations à voile et à moteur. L'hydraulique fluviale aura des effets sur les embarcations à propulsion humaine et sur la possibilité de pratiquer des loisirs autour des îles alluviales ou de la baie McLaurin.

- Le texte a été révisé.

- Où prend-on en compte la navigation de plaisance ailleurs que sur la rivière des Outaouais, en particulier sur le ruisseau Green, la rivière Blanche et la baie McLaurin?

- Le sous-facteur et la tâche technique concernant les loisirs aquatiques ont été révisés pour inclure tous les plans et cours d'eau.

- Il devrait être mieux expliqué, dans le rapport et les annexes, de quelle façon l'on fera face aux coûts (construction et mesures d'atténuation, exploitation et gestion).

- Les textes du rapport et des annexes ont été révisés.

- Le public a mentionné à maintes reprises un certain nombre de facteurs comme étant importants : pollution atmosphérique, bruit, vibrations, débit de circulation et congestion, transport en commun, sentiers piétonniers et cyclables, santé et sécurité, environnements naturels (terres humides, faune, habitats, etc.), espaces verts, établissements (écoles, hôpital Montfort, GRC, aéroport de Rockcliffe, Musée de l'aviation du Canada, etc.), Ceinture de verdure, valeurs foncières, loisirs, patrimoine, esthétique, développement économique et coûts.

- Les facteurs ont été révisés dans le cadre des activités de la Phase 2A pour faire en sorte que tous les points préoccupants soient inclus dans les facteurs proposés pour la Phase 2B de l'Étude d'évaluation environnementale.

- Le nombre de résidences ou de personnes touchées devrait être un point important à considérer.

- Les effets sur l'utilisation du sol et les biens fonciers ainsi que sur les collectivités voisines des corridors seront évalués. Un large éventail de coefficients de pondération sera examiné en consultation avec le public.

Synthèse des commentaires	Réponses
<ul style="list-style-type: none"> <li>La nouvelle liaison devrait améliorer le transport en commun grâce à ses liens avec l'infrastructure de transport en commun actuelle et future, et encourager l'utilisation du transport en commun.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les questions relatives au transport en commun, décrites en regard de la tâche technique pertinente, seront étudiées dans le cadre des travaux de la Phase 2B.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Une plus grande importance devrait être accordée aux effets sur les collectivités et les résidences qu'aux effets sur l'environnement naturel.</li> <li>Le commentaire inverse a aussi été mentionné : une plus grande importance devrait être accordée aux effets sur l'environnement naturel qu'aux effets sur les collectivités et les résidences.</li> <li>L'évaluation des sous-facteurs devrait favoriser une circulation de transit moindre (camions et personnes).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Différents scénarios de pondération seront envisagés lors des tests de sensibilité, afin de refléter un éventail de points de vue.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>La définition du sous-facteur concernant les habitats fauniques hors des secteurs importants au niveau régional ou provincial est trop large. Comme l'importance de ces secteurs n'a pas été suffisamment démontrée, ce sous-facteur devrait être éliminé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La prise en compte des habitats fauniques est une exigence établie par la loi. La nature et l'importance des effets seront évaluées et un scénario de pondération approprié reflétant l'importance démontrée de ce sous-facteur sera envisagé au cours de la Phase 2B. Le public contribuera à l'exercice de pondération lors de la deuxième série de consultation publique du programme de consultation publique de la Phase 2B.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>La stabilité des sols et les effets d'un petit séisme soulèvent des inquiétudes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La stabilité des pentes a été ajoutée. Elle sera traitée dans le cadre des études géotechniques et des fondations au cours de la Phase 2B.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les émissions de gaz à effet de serre devraient être réduites.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les émissions potentielles de gaz à effet de serre pour chaque tracé seront évaluées et les tracés générant le moins d'émissions seront privilégiés.</li> </ul>

### 6.1.5 Méthode d'évaluation

Synthèse des commentaires	Réponses
<ul style="list-style-type: none"> <li>La méthode d'évaluation doit être impartiale et aussi objective que possible. Il faut tenir à l'écart les attitudes « pas dans ma cour » et l'interférence politique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deux méthodes sont utilisées pour étayer les résultats. L'évaluation est impartiale.</li> </ul>

### 6.1.6 Consultation

Synthèse des commentaires	Réponses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de personnes ont insisté sur la nécessité de consulter le public au sujet de la pondération.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Davantage d'éclaircissements ont été apportés dans le Plan de conception de l'Étude. Le public participera à la pondération lors de la deuxième série de consultation publique du programme de consultation publique de la Phase 2B.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La consultation devrait être mieux annoncée.</li> <li>• Davantage d'implication des résidents de Gatineau est nécessaire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un programme compréhensif de communication est inclus dans la Phase 2B, afin d'encourager la participation publique dans les activités de consultation (voir le chapitre 5 du Rapport de conception de l'Étude pour plus de détails). Des communiqués et des avis de presse seront publiés pour promouvoir le programme de consultation. Les événements publics seront annoncés dans les quotidiens et les hebdomadaires communautaires d'Ottawa et Gatineau. Des avis seront également envoyés à toutes les personnes qui se seront inscrites sur le site web pour recevoir des renseignements concernant l'Étude.</li> <li>• Des démarches ont été entreprises pendant la Phase 2A pour augmenter le taux de participation des résidents et des acteurs économiques lors de la Phase 2B. Par exemple, plusieurs organismes à Gatineau ont été identifiés et inscrits sur la liste d'adhérents du GCP. De plus, des discussions ont été tenues avec des intervenants clés à Gatineau afin de les encourager et de les appuyer dans leurs efforts de mobilisation de leurs membres pour le projet.</li> <li>• Le programme de consultation proposé permettra l'organisation d'activités de consultation à Gatineau qui ne sont pas semblables à celles d'Ottawa (par exemple, des kiosques d'informations dans les centres commerciaux, une meilleure utilisation du site web de la Ville, etc.). Ceci a pour but de mieux adapter les activités de consultation aux résidents de Gatineau.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des experts en santé devraient particulièrement être consultés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'Étude comprend des sous-facteurs relatifs à la santé humaine.</li> </ul>

Synthèse des commentaires	Réponses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les activités de consultation devraient éviter le regroupement d'un grand nombre de personnes ainsi que le format des présentations.</li> <li>• La création de plus d'occasions pour poser des questions est à privilégier.</li> <li>• Les activités de consultations sous forme de kiosque ont réussi.</li> <li>• L'emploi des sondages devrait être pris en compte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une diversité de techniques de consultation est proposée pour la Phase 2B (voir le chapitre 5 du Rapport de conception de l'Étude). L'accent sera mis sur l'élaboration d'activités de consultation qui solliciteront l'implication du public d'une manière interactive et significative.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le langage utilisé pour décrire les facteurs et la pondération doit être clair afin d'éviter la confusion et la méprise quant aux effets et à leur importance.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'équipe de projet est d'accord.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le fait de limiter la participation aux seuls groupes communautaires reconnus va éliminer celle des personnes qui ne font pas partie de la « clique » de leur association communautaire. Il est important d'entendre la voix des citoyens qui ne se retrouvent pas dans ces organismes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une diversité de techniques de consultation est proposée pour la Phase 2B (voir le chapitre 5 du Rapport de conception de l'Étude). L'emphase sera mis sur l'élaboration d'activités de consultation qui solliciteront l'implication du publique d'une manière interactive et significative. Personne n'est empêché de participer dans le processus.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toute information, y compris le matériel de consultation et les réponses du publique, devrait être rendue publique.</li> <li>• Des réponses aux commentaires devraient être fournies.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les personnes qui souhaitent participer aux groupes de consultation des collectivités devraient communiquer avec leur association communautaire.</li> <li>• Tout matériel de présentation utilisé lors des événements publics sera rendu disponible au grand public.</li> <li>• Les réponses aux commentaires seront fournies lorsqu'elles sont requises.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les consultations publiques devraient être significatives et compréhensives. Autrement dit, les suggestions devraient être prises en considération.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tout commentaire est pris en considération par l'Équipe du projet afin de mieux diriger les résultats de l'Étude. Les activités de consultation sont conçues de manière interactive et significative.</li> </ul>

### 6.1.7 Plan de valeurs communautaires

Synthèse des commentaires	Réponses
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le processus des Plans de valeurs communautaires (PVC) est perçu comme un bon outil pour améliorer la communication avec les collectivités avoisinantes des corridors.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'équipe de projet est d'accord. Il a été incorporé dans le Plan de conception de l'Étude de la Phase 2B.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le processus du PVC est limité aux collectivités des corridors et leur donne davantage d'occasions d'influencer le processus d'évaluation et de défendre leurs intérêts. Le processus du PVC devrait être élargi afin d'inclure d'autres collectivités.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le processus d'évaluation et de pondération des facteurs ne privilégie pas les collectivités des corridors, car tout le monde aura l'occasion de contribuer au processus de pondération. Les PVC ne biaiseront pas la pondération finale en faveur d'un corridor en particulier.</li> <li>Le processus des PVC est conçu de façon que les collectivités adjacentes ou à proximité des corridors soient consultées de façon rigoureuse. Le PVC sera utilisé par l'Équipe du projet en tant qu'outil d'identification des impacts locaux et en tant que guide pour la conception des mesures d'atténuation le plus adaptées aux collectivités à proximité d'une nouvelle liaison.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Des précisions sont requises quant à l'utilité du PVC et son impact sur le processus d'évaluation et ses résultats.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le Rapport de conception de l'Étude a été révisé pour préciser le rôle du CVP. L'annexe C a été également ajouté au Rapport pour préciser le rôle du CVP.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Comment comparer un PVC avec un autre? Est-ce qu'un PVC en particulier pourrait avoir une influence plus importante qu'un autre sur les résultats?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les PVC ne se font pas en concurrence. Tel que mentionné ci-dessus, tous les scénarios de pondération seront pris en compte de façon équitable. Le PVC est conçu pour faciliter l'insertion d'un nouveau corridor dans une communauté en documentant les priorités et les valeurs des collectivités des corridors. Ceci vise à assurer qu'ils soient pris en compte dans la conception des tracés et des mesures d'atténuation.</li> </ul>

## 6.2 Synthèse des commentaires du public allant au-delà de la portée de l'Étude

### Contexte

La Phase 1 a accompli sa tâche de choisir un corridor. Le public critique le fait que trois corridors soient encore à l'étude.

Divers commentaires, positifs et négatifs, concernant la Phase 1 de l'Étude.

Commentaires, questions et suggestions variés relatifs aux résultats de la Phase 1 et ayant déjà obtenu une réponse.

### Processus relatif au Plan de conception de l'Étude

Les échéanciers de l'Étude d'évaluation environnementale sont trop longs (achèvement en 2013).

### Autres sujets

De nombreux commentaires exprimant un choix quant au corridor à privilégier.

La transformation de la promenade de l'Aviation en un itinéraire pour camions crée un précédent négatif pour les autres promenades de la ville.

Un système de péage devrait être envisagé pour financer le projet.

On devrait faire preuve de retenue budgétaire pour le projet.

Un tunnel devrait être reconsidéré, ainsi que le transport de marchandise par train et d'autres possibilités de corridor, notamment une route périphérique.

Le parachèvement de l'autoroute 50 éliminerait la nécessité d'un pont.

Le problème de la circulation des poids lourds ne devrait pas être déplacé d'un secteur du centre-ville à un autre.

Les poids lourds devraient être interdits dans les secteurs résidentiels.

Le choix de la nouvelle liaison doit tenir compte de la valeur symbolique et de la qualité de la capitale du Canada.

La conception du pont devrait être de classe mondiale et créer un point de repère. L'insertion du projet devrait être facilitée en recourant à l'intégration urbaine de nouvelles voiries (par exemple un boulevard), incluant d'excellentes mesures d'atténuation, et à l'intensification urbaine le long du corridor.

Les critères d'expropriation en Ontario et au Québec devraient être expliqués.

Les commentaires allant au-delà de la portée de l'Étude ont été transmis aux partenaires de l'Étude à titre informatif.





**Coentreprise AECOM Delcan**

569 Saint-Joseph boulevard, Suite 204

Gatineau (Québec) Canada J8Y 4A1

T 819 777-1630

F 819 777-2047

[www.aecom.com](http://www.aecom.com)