



Ontario

Transports

Québec



INTERPROVINCIAL CROSSINGS
ENVIRONMENTAL
ASSESSMENT



ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE DES
LIAISONS INTERPROVINCIALES

Évaluation environnementale des liaisons interprovinciales

Cadre de référence

Rapport final

Le 2 octobre 2007



Table des matières

Avant-propos

Résumé

1.0 INTRODUCTION	1
1.1 Le but de l'entreprise	1
1.2 Le document de cadre de référence	2
1.3 Les organismes participants	5
1.4 Énoncé des enjeux et des possibilités	5
1.4.1 Historique.....	5
1.4.2 Les défis de la croissance dans la région de la capitale du Canada.....	6
1.4.3 Les politiques d'aménagement	7
1.4.4 Les liaisons interprovinciales existantes	7
1.4.5 Les enjeux à étudier.....	8
1.4.6 Les principales considérations de l'étude	9
1.5 L'aire d'étude	13
1.6 Description sommaire des conditions du milieu et des effets environnementaux potentiels.....	13
1.6.1 Description du milieu existant	13
1.6.2 Effets environnementaux potentiels	14
2.0 COORDINATION DES PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE FÉDÉRAL ET PROVINCIAUX	18
2.1 Le processus de planification.....	18
2.2 Le promoteur de l'entreprise	19
3.0 OBJECTIFS DE L'ÉTUDE.....	19
4.0 PROGRAMME DE TRAVAIL.....	21
4.1 Étape 1 : l'analyse économique et l'analyse de la circulation ...	21
4.1.1 L'analyse de la circulation.....	21
4.1.2 L'analyse économique.....	21
4.2 Étape 2 : Évaluation des solutions de rechange préliminaires en matière de planification (« solutions à l'entreprise ») et inventaires écologiques	22
4.2.1 Solutions de rechange en matière de planification	22
4.2.2 Examen des solutions de rechange en matière de planification (options à l'entreprise)	25
4.2.3 Les inventaires écologiques	27
4.3 Étape 3 : Évaluation des plans de rechange (autres façons possibles de réaliser l'entreprise) incluant les types de liaisons, les alignements et les corridors.....	31
4.3.1 Les plans de rechange	31



4.3.2	Examen préalable préliminaire des corridors potentiels de la RCN	32
4.3.3	Élaboration des plans de rechange	33
4.3.4	Examen des plans de rechange	33
4.3.5	Autres lois, lignes directrices et politiques	37
4.4	Le programme de travail de la future Phase 2	37
5.0	LE PLAN DE CONSULTATION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	38
	Le site	39
5.1.1	Web	39
5.1.2	Dispositifs d'accès aux documents imprimés – courrier postal, télécopies et fiches de commentaires	39
5.1.3	Les séances de consultation publique (SCP)	39
5.1.4	Le Comité consultatif technique (CCT)	40
5.1.5	Le Groupe de consultation publique (GCP)	40
5.2	La consultation municipale	40
5.2.1	Les présentations aux conseils et aux comités des Villes d'Ottawa et de Gatineau	40
5.3	La consultation des organismes externes	40
5.4	Le plan de consultation des Autochtones	41
6.0	LA CONSULTATION LORS DE LA PRÉPARATION DU CADRE DE RÉFÉRENCE	41
6.1	Examen pré-soumission du projet de cadre de référence	43
6.2	Considération des questions et préoccupations découlant de la consultation pré-soumission	44
7.0	AUTRES APPROBATIONS REQUISES	45
8.0	LE SUIVI	45
9.0	LA DOCUMENTATION	46
10.0	CALENDRIER DU PROJET	47
11.0	GLOSSAIRE	49

Liste des figures

Figure 1	Processus coordonné d'évaluation environnementale	4
Figure 2	La croissance de la RCN d'ici 2021	7
Figure 3	Aire d'étude régionale	15
Figure 4	Organigramme sommaire du plan de travail de la Phase 1	22
Figure 5	Liste longue des corridors schématiques de liaisons	35
Figure 6	Corridors conceptuels retenus	14
Figure 7	Organigramme d'évaluation des améliorations proposées aux réseaux interprovinciaux (nouvelles installations)	33



Figure 8 Calendrier du projet..... 48

Liste des tableaux

Tableau 1	Description sommaire des ponts existants	8
Tableau 2	Description sommaire des enjeux, des avantages et des possibilités de l'étude d'EE des liaisons interprovinciales.....	10
Tableau 3	Critères d'évaluation	26



Avant-propos

Les trois partenaires de l'étude (CCN, MTO et MTQ) ont convenu de respecter les exigences les plus strictes de leurs processus d'approbation respectifs en matière d'évaluation environnementale. Dans cette optique, le projet de cadre de référence a été préparé et soumis à l'examen des organismes examinateurs externes, des parties concernées et du public. Le projet de cadre de référence a ensuite été soumis au ministère de l'Environnement de l'Ontario (MEO). Toutefois, il a été établi qu'il n'est pas nécessaire d'obtenir une approbation officielle du gouvernement de l'Ontario parce qu'il n'y a, à l'heure actuelle, aucun promoteur du projet qui puisse être assujéti à la *loi de l'Ontario sur les évaluations environnementales*.

Néanmoins, les partenaires ont choisi de finaliser le cadre de référence en y incorporant les commentaires du public et des organismes concernés, tel que le prévoit le processus ontarien d'évaluation environnementale. Cette version définitive du cadre de référence est présentée au public dans l'esprit du processus ontarien et en conformité des processus harmonisés répondant aux exigences du Canada, du Québec et de l'Ontario en matière d'évaluation environnementale.

L'évaluation environnementale sera effectuée en deux phases, telles qu'illustrées à la Figure 1. La Phase 1 comprendra (mis à part l'approbation du MEO) l'élaboration du cadre de référence et les premières étapes de l'évaluation environnementale visant à déterminer les corridors privilégiés du point de vue technique par le biais des activités suivantes :

- la définition du / des problème(s);
- l'évaluation du besoin et la justification d'un accroissement de la capacité de transport interprovincial dans la RCN;
- l'examen des problèmes de circulation et des solutions possibles;
- l'identification et l'évaluation des nouveaux corridors interprovinciaux optionnels;
- la réalisation d'une évaluation retraçable des options;
- l'identification de l'alignement, du type de liaison (traversier, pont ou tunnel) et des autres modes (marche, vélo et transport en commun) de toute(s) nouvelle(s) liaison(s) franchissant la rivière;



- l'élaboration de plans conceptuels pour les corridors optionnels et les alignements qui leur sont associés et la recommandation de(s) corridor(s) privilégié(s) du point de vue technique;
- la consultation du public, des organismes et des parties concernées tout au long de l'étude.



Résumé

La présente entreprise a pour but de réaliser une évaluation environnementale particulière qui analyse les carences actuelles et futures en matière de capacité de transport interprovincial dans la RCN. Elle vise ensuite à élaborer un plan ayant pour objet de combler les besoins de la RCN en matière d'infrastructures de transport interprovincial. Le gouvernement fédéral et les gouvernements du Québec et de l'Ontario ont reconnu que les carences en matière de capacité de transport interprovincial nuisent à la circulation des personnes et des marchandises entre Ottawa et Gatineau. Les études antérieures en matière de transport ont conclu qu'à mesure que la RCN continue de croître, les conditions de la circulation continueront de se détériorer, à moins de déployer un effort concerté pour rendre l'infrastructure de transport existante plus efficace, d'augmenter la capacité du réseau interprovincial et de créer de nouveaux itinéraires de camionnage.

Le présent cadre de référence fixe les processus et procédures qui orienteront les activités subséquentes de l'évaluation environnementale. Le processus coordonné d'évaluation environnementale est le fruit de discussions entre les autorités responsables du gouvernement fédéral et des administrations provinciales de l'Ontario et du Québec. Il reflète les dispositions des accords d'harmonisation Canada-Québec et Canada-Ontario. Sous réserve des besoins spécifiques des processus particuliers (c.-à-d. fédéral et provinciaux) d'évaluation environnementale, la présente évaluation environnementale sera suffisamment souple pour permettre d'éventuelles modifications jugées nécessaires afin de tenir compte de toutes les exigences juridiques. Le projet de cadre de référence a été soumis à l'examen des organismes examineurs externes, des parties concernées et du public. Il a été soumis au ministère de l'Environnement de l'Ontario (MEO) pour examen et commentaires. Faisant part de ses commentaires à titre d'organisme examinateur externe, le MEO a confirmé que le gouvernement ontarien se voit présentement dans l'impossibilité d'approuver le cadre de référence parce



qu'il n'y a, à l'heure actuelle, aucun promoteur attiré du projet qui puisse être assujéti à la *loi de l'Ontario sur les évaluations environnementales*.

Le cadre de référence comprend l'examen d'un ensemble de solutions de rechange en matière de planification, chacune représentant un moyen différent de répondre aux enjeux identifiés. Si l'examen des solutions de rechange en matière de planification démontre le besoin d'ajouter une nouvelle liaison à titre de composante d'un ensemble de solutions, les plans de rechange proposés pour le ou les nouveau(x) corridor(s) feront l'objet d'inventaires et d'examen plus approfondis.

Le programme de travail identifie des aires d'étude dans les secteurs est et ouest de la région de la capitale nationale pour les plans de rechange. De plus, le cadre de référence identifie dix corridors potentiels à l'intérieur desquels seront esquissés des plans de rechange (alignements et types de liaisons) s'il est jugé opportun de retenir ces corridors de liaisons suite à l'examen détaillé des solutions de rechange.

La présente étude d'évaluation environnementale comprend un plan complet de consultation publique pour aborder les enjeux et les intérêts avec les résidents locaux, les intervenants communautaires, les Autochtones, le milieu des affaires et les groupes environnementaux. Le plan de consultation est présenté dans le **recueil des annexes techniques**; il est résumé dans la section 5 du présent document.

Le plan de consultation assurera que tous les enjeux et les préoccupations du public et des intervenants soient signalés tôt dans le processus et traités efficacement et adéquatement selon un processus ouvert et participatif de consultation publique. Il y aura des rencontres du Groupe de consultation publique (GCP) et du Comité consultatif technique (CCT) comprenant notamment des groupes communautaires, des gens d'affaires et des groupes d'intérêts particuliers. La consultation publique sera effectuée par différents moyens, y compris des rencontres, des séances d'information et un site Web pour encourager et obtenir les commentaires du grand public.

1.0 INTRODUCTION

La région de la capitale nationale du Canada (RCN) est composée de plusieurs communautés qui, malgré leurs distinctions culturelles et économiques, partagent plusieurs atouts comme les équipements de loisirs et les emplois. Par ailleurs, l'ensemble de la région est uni dans son désir d'intégrer son infrastructure de transport afin de répondre aux exigences actuelles et futures en matière de transport interprovincial.

La circulation des personnes et des marchandises franchissant la rivière des Outaouais entre Ottawa et Gatineau est assurée par cinq ponts et deux traversiers. Les ponts sont principalement situés dans le secteur central de la RCN, dont deux sont désignés comme itinéraires pour camions. Les traversiers sont situés à Quyon et à Masson-Cumberland.

La fluidité des déplacements franchissant la rivière des Outaouais est contrainte par la capacité des ponts existants et des axes routiers qui les desservent. Congestionnés, les ponts fonctionnent à un niveau de service (NS) de catégorie F (défaillance ou débit forcé) aux heures de pointe. Alors que la région continue de connaître une forte croissance de la population, de l'emploi et de l'activité touristique, il n'y a eu qu'un accroissement marginal de la capacité des liaisons interprovinciales au cours des 40 dernières années.

L'ajout de capacité le plus récent a été l'introduction d'une voie réversible réservée aux véhicules à occupation multiple (VOM) sur le pont Champlain en 2000. Par ailleurs, au cours des dernières décennies, des efforts importants ont été consentis à l'amélioration du système de transport en commun. Grâce à ceux-ci, la part modale du transport en commun est passée de 16% en 2001 à 23% en 2005. Cependant, la demande pour les déplacements interprovinciaux continue d'excéder la capacité disponible des ponts aux heures de pointe.

1.1 Le but de l'entreprise

La présente entreprise a pour but d'analyser et d'évaluer les carences actuelles et futures en matière de capacité de transport interprovincial franchissant la rivière des Outaouais en vue de définir les besoins à long terme du transport interprovincial dans la RCN. Le gouvernement fédéral et les gouvernements du Québec et de l'Ontario ont reconnu que les carences en matière de capacité de transport interprovincial nuisent à la circulation des personnes et des marchandises entre Ottawa et Gatineau. Les études antérieures en matière de transports ont conclu qu'à mesure que la RCN continue de croître, les conditions de la circulation continueront de se détériorer, à moins de déployer un effort concerté pour rendre l'infrastructure de transport existante plus efficace et d'augmenter la capacité du réseau interprovincial.

La présente entreprise est nécessaire parce que les ponts actuels enjambant la rivière des Outaouais sont présentement utilisés à leur capacité maximale aux heures de pointe, ce qui occasionne des problèmes de congestion et des retards qui ont une incidence négative sur la collectivité. L'entreprise doit aussi développer des itinéraires interprovinciaux de camionnage, suivant une approche axée sur le développement durable, de manière à réduire leur présence dans le secteur central.

La présente évaluation environnementale a été initiée pour identifier les possibilités d'atténuer les problèmes existants liés à la capacité et les contraintes futures du transport interprovincial dans la RCN. Par conséquent, le but de l'entreprise sera de définir un plan qui peut tenir compte de ces enjeux et de recevoir les approbations environnementales nécessaires à la mise en œuvre d'un éventuel projet, si l'on parvient à démontrer sa nécessité dans le cadre du plan recommandé inclus dans la présente évaluation environnementale.

La présente évaluation environnementale pourra identifier la nécessité de protéger de nouveaux

corridors de transport interprovinciaux, selon les besoins. De plus, elle pourra identifier et classer par ordre de priorité les corridors est et ouest à protéger en fonction de la croissance prévue de la RCN à long terme, elle identifiera la liaison prioritaire à mettre en œuvre à court ou moyen terme et elle élaborera un plan de protection des propriétés situées dans les corridors choisis. Cette entreprise proposera des projets et des modifications fonctionnelles permettant d' :

- identifier les lacunes des infrastructures interprovinciales de transport;
- élaborer un plan efficace de transport interprovincial qui répond aux besoins de circulation des personnes et des marchandises;
- élaborer un plan complémentaire de transport qui appuie les objectifs d'augmentation de la part modale du transport en commun;
- identifier au besoin, et protéger les nouveaux corridors de transport traversant la rivière des Outaouais;
- identifier au besoin, et classer par ordre de priorité les corridors est et ouest à protéger pour desservir la croissance de la RCN au cours d'un horizon de planification de 50 ans;
- identifier au besoin la liaison prioritaire à mettre en œuvre au cours d'un horizon de planification de 20 ans;
- élaborer un plan stratégique de protection des propriétés situées dans les corridors retenus pour desservir la croissance à long terme de la RCN.

1.2 Le document de cadre de référence

Le présent document de cadre de référence (CR) fixe les processus et procédures qui orienteront les activités subséquentes de l'évaluation environnementale. Sous réserve des besoins spécifiques des processus particuliers (c.-à-d. fédéral et

provinciaux) d'évaluation environnementale, cette démarche d'évaluation environnementale sera suffisamment souple pour permettre d'éventuelles modifications jugées nécessaires afin de tenir compte de toutes les exigences juridiques.

L'évaluation environnementale a également pour objet de répondre aux exigences documentaires des autres lois applicables.

Le présent document de cadre de référence a été mis à la disposition des organismes examinateurs externes, des parties concernées et du public pour fin d'examen. La version définitive du cadre de référence a été soumise au ministère de l'Environnement de l'Ontario (MEO) pour examen et commentaires. Le MEO a confirmé que le gouvernement ontarien se voit présentement dans l'impossibilité d'approuver le cadre de référence parce qu'il n'y a, à l'heure actuelle, aucun promoteur attiré au projet qui puisse être assujéti à la *loi de l'Ontario sur les évaluations environnementales*.

Le cadre de référence et l'approche qui sera utilisée pour l'évaluation environnementale ont été élaborés en tenant compte des commentaires des autorités fédérales et provinciales en matière d'environnement, y compris les organismes suivants :

- l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE);
- le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP);
- le ministère de l'Environnement de l'Ontario (MEO).

L'évaluation environnementale sera effectuée en deux phases, telles qu'illustrées à la **Figure 1**. La **Phase 1** comprendra l'élaboration du cadre de référence et les premières étapes de l'évaluation environnementale pour déterminer les corridors privilégiés du point de vue technique par le biais des activités suivantes :

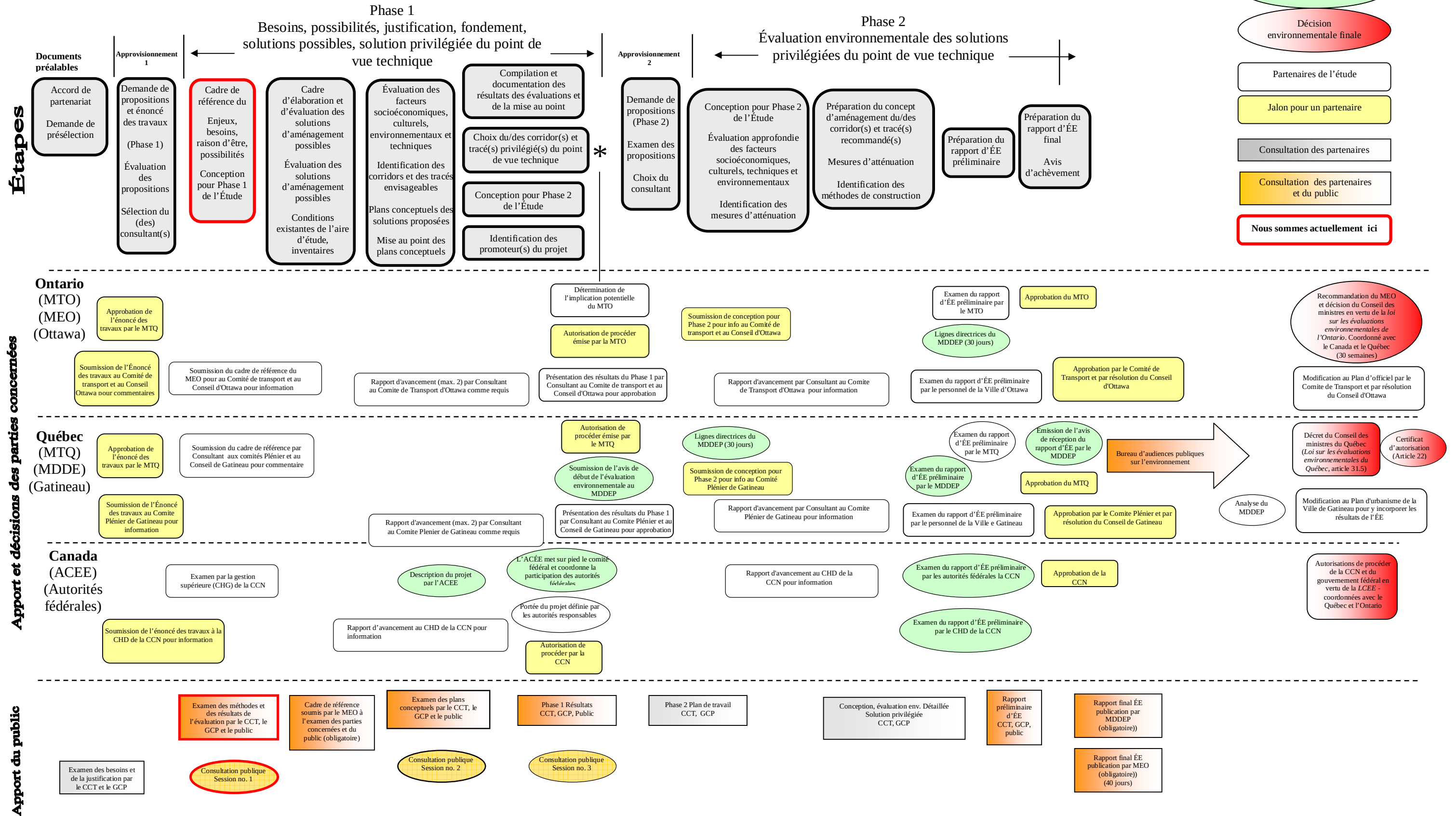
- la définition du / des problème(s);
- l'évaluation du besoin et la justification d'un accroissement de la capacité de transport interprovincial dans la RCN;
- l'examen des problèmes de circulation et des solutions possibles;
- l'identification et l'évaluation des nouveaux corridors interprovinciaux optionnels;
- la réalisation d'une évaluation retraçable des options;
- l'identification de l'alignement, du type de liaison (traversier, pont ou tunnel) et des autres modes (marche, vélo et transport en commun) de toute(s) nouvelle(s) liaison(s) franchissant la rivière;
- l'élaboration de plans conceptuels pour les corridors optionnels et les alignements qui leur sont associés et la recommandation de(s) corridor(s) privilégié(s) du point de vue technique;
- la consultation du public, des organismes et des parties concernées tout au long de l'étude.

Une fois la Phase 1 complétée, la **Phase 2** comprendra des études de projet plus spécifiques dans les corridors privilégiés du point de vue technique en vue de permettre :

- l'évaluation des impacts du ou des corridor(s) privilégié(s) du point de vue technique et des alignements qui leur sont associés en ce qui a trait au milieu naturel, au milieu de vie, à l'économie, à l'utilisation du sol et aux biens fonciers.
- la préparation des concepts préliminaires pour le(s) corridor(s) privilégié(s) du point de vue technique et les alignements qui leur sont associés, y compris les besoins immobiliers et l'évaluation sommaire des coûts, ainsi que la proposition de mesures d'atténuation et d'une méthodologie de construction détaillée pour répondre aux besoins et exigences des processus

d'évaluation environnementale du gouvernement fédéral et les gouvernements du Québec et de l'Ontario;

Figure 1
Le processus coordonné d'évaluation environnementale



1.3 Les organismes participants

La CCN dirige cette étude d'évaluation environnementale et la gère au nom des partenaires de l'étude. La CCN est la société d'État fédérale qui détient, planifie et gère des biens fonciers et réglemente l'aménagement des terrains fédéraux dans la RCN.

La Commission de la capitale nationale et ses partenaires de l'étude, le ministère des Transports du Québec (MTQ) et le ministère des Transports de l'Ontario (MTO), ont entrepris la présente étude d'évaluation environnementale en collaboration avec les villes d'Ottawa et de Gatineau. Chacune de ces cinq entités administratives siègera à l'équipe de projet, au Comité directeur et au Comité consultatif technique. L'évaluation environnementale suivra un processus de planification environnementale spécifique à la présente étude; il intégrera les exigences des lois sur les évaluations environnementales du gouvernement fédéral et les gouvernements du Québec et de l'Ontario.

1.4 Énoncé des enjeux et des possibilités

1.4.1 Historique

L'*Étude des ponts interprovinciaux dans la région de la capitale nationale* de 1994, réalisée par le Comité administratif conjoint de la planification et des transports (CACPET), et le *Plan conceptuel du transport interprovincial* de 1999, dirigé conjointement par la Commission de la capitale nationale (CCN), l'ancienne Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO) et l'ancienne Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC), ont conclu que l'ajout de capacité additionnelle pour la traversée sera nécessaire (à l'est et à l'ouest de la RCN) pour répondre à la croissance prévue de la

circulation des personnes et des marchandises dans la RCN.

Ces études ont clairement identifié les lacunes des infrastructures de transport interprovinciales, c'est-à-dire la capacité insuffisante pour répondre à la demande. Ces études ont également démontré que la situation continuera de se détériorer avec la croissance continue de la population, de l'emploi et du tourisme dans la RCN, à moins que des efforts concertés soient consentis pour remédier au manque de capacité. Les effets néfastes découlant du fait que la demande de déplacements excède la capacité disponible des ponts existants sont la congestion, l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre et la réduction de la mobilité, le tout affectant la qualité de vie des résidents de la RCN. Le *Plan conceptuel du transport interprovincial* de 1999 a examiné la croissance qu'a vécue la RCN au cours du dernier siècle. Il a documenté cette croissance soutenue à long terme et l'expansion du milieu urbanisé. Cet étalement urbain a conduit à une circulation interprovinciale moins efficace puisque les déplacements ainsi générés doivent se faire par les cinq ponts existants, qui sont situés dans la zone centrale. Cette étude a recommandé un plan à long terme plus efficace qui protège des corridors à l'est et à l'ouest pour répondre à une croissance prévue qui dépasse l'horizon de 20 ans, soit celui généralement considéré dans les plans d'urbanisme.

La circulation interprovinciale des camions représente également un sérieux problème pour le réseau routier régional. Actuellement, 75 % de toutes les traversées des camions se font via le pont Macdonald-Cartier (l'un des deux itinéraires de camions disponibles), ce qui pour effet de faire transiter la majorité des camions par le centre-ville d'Ottawa.

1.4.2 Les défis de la croissance dans la région de la capitale du Canada

La population dans la RCN est passée d'environ 100 000 habitants au tournant du 20^e siècle, à 250 000 en 1945, à 500 000 en 1965 et a atteint environ 1 million vers l'an 2000. En 2021, on prévoit que la population de la RCN atteindra environ 1,5 million d'habitants et que les aires de plus forte croissance seront situées en dehors de la Ceinture de verdure, c'est-à-dire loin du centre-ville où les ponts sont principalement situés. Le dernier pont construit sur la rivière des Outaouais remonte aux années 1970, soit presque 40 ans sans accroissement de la capacité de liaison (à l'exception de la récente construction d'une voie réversible réservée aux VOM sur le pont Champlain) alors que pendant ce temps la population a doublé.

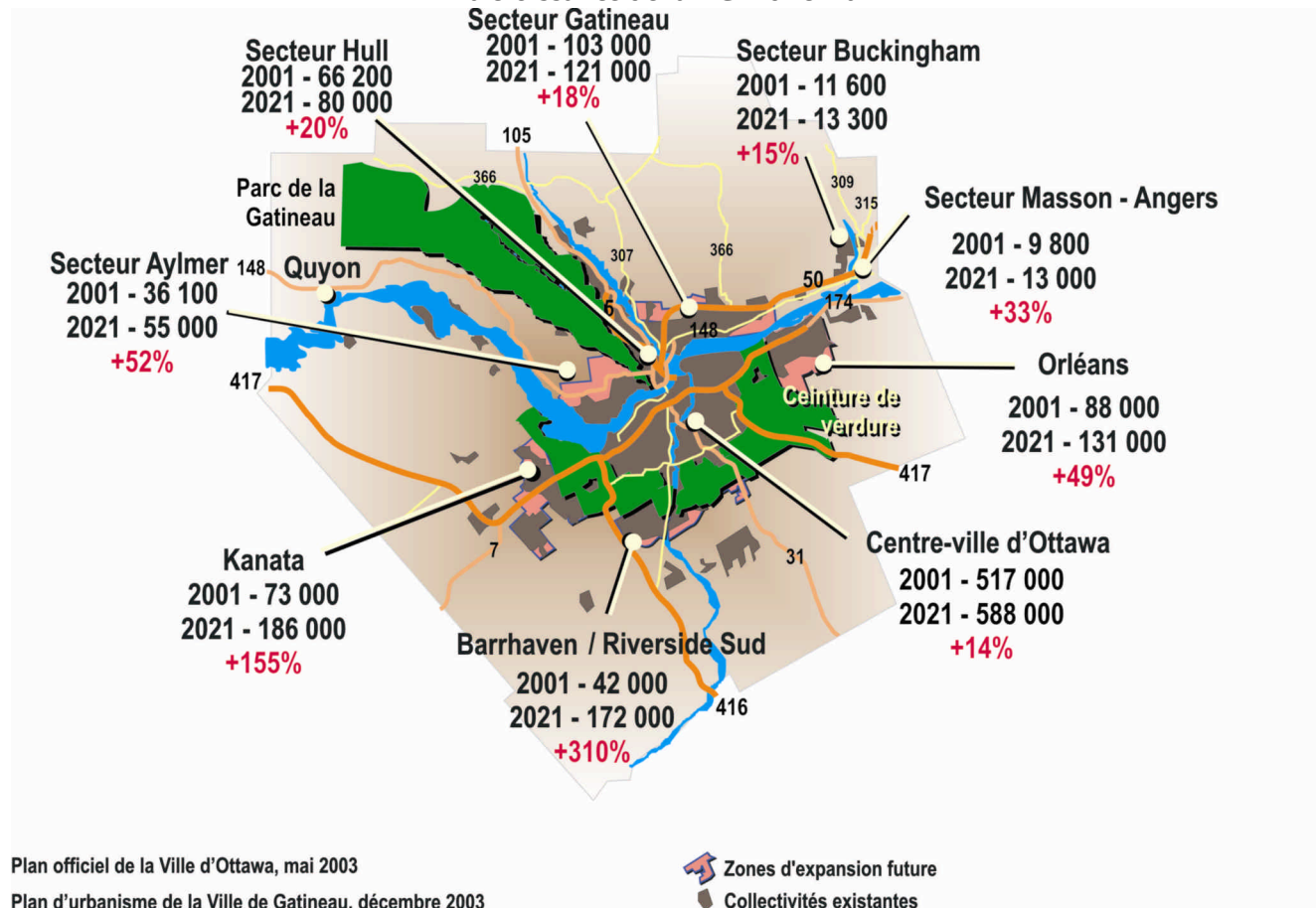
L'aire urbanisée de la RCN prévue en 2021 est illustrée à la Figure 2. Tel que le démontre cette figure, on prévoit que la croissance aura lieu dans les zones périphériques de la RCN, c'est-à-dire loin du centre-ville, et par conséquent de plus en plus loin des ponts existants. Les cinq ponts routiers existants (le pont Macdonald-Cartier, le pont Alexandra, le pont du Portage, le pont Champlain et le pont Chaudière) sont tous situés dans la zone centrale. La croissance étant

concentrée en périphérie, ils deviendront moins efficaces pour desservir tous les points d'origine et de destination des déplacements.

Il est difficile d'estimer la population de la RCN dans 50 ans, mais il faut s'attendre à ce que la population en 2050 soit nettement supérieure à celle prévue en 2021. En se basant sur les tendances à long terme, il apparaît prudent de planifier en fonction d'une certaine croissance et de protéger à l'avance des corridors interprovinciaux de liaison pour aménagements futurs parce que :

- les endroits qui se prêtent à l'aménagement de nouvelles liaisons sont soumis aux contraintes physiques de la rivière;
- l'identification préalable des futurs corridors permettra d'élaborer des plans d'utilisation du sol qui pourront réduire les incidences sur les communautés existantes, sur celles en croissance et sur les nouvelles;
- dans le cas des aménagements existants situés à proximité ou en bordure des futurs corridors, la possibilité de planifier à long terme permettra l'éventuel réaménagement des propriétés en question de manière compatible avec la proximité d'un corridor de transport.

Figure 2
La croissance de la RCN d'ici 2021



En résumé, la protection des futurs corridors de transport à l'est et à l'ouest avant leur aménagement contribuera à réduire les impacts environnementaux, naturels et sociaux dans l'éventualité où l'infrastructure serait construite. À long terme, cette stratégie contribuera à la création d'un réseau de transport interprovincial plus efficace et efficient.

1.4.3 Les politiques d'aménagement

Les politiques des deux municipalités locales et de la CCN supportent la planification et la protection des nouveaux corridors de transport à l'est et à l'ouest pour desservir la croissance prévue de la région.

Le Plan officiel (PO) de la Ville d'Ottawa (page 28, section 40) précise que la Ville collaborera avec les gouvernements fédéral et provinciaux, du Québec et de l'Ontario, et avec la Ville de Gatineau pour déterminer l'emplacement de deux nouvelles liaisons interprovinciales.

Dans son Plan d'urbanisme, la Ville de Gatineau protège actuellement deux corridors de liaison (les corridors de Deschênes et de l'Île Kettle). Dans une motion adoptée en 2006, le conseil municipal s'est engagé à ne prendre aucune décision qui viendrait compromettre les corridors faisant l'objet de la présente évaluation environnementale.

Le livre blanc de la Commission de la capitale nationale (CCN) intitulé *L'Initiative stratégique des transports pour la région de la capitale du Canada*, approuvé en juin 2005, précise le rôle de la CCN dans la planification et la prestation d'une infrastructure de transport durable dans la RCN. Telle que précisée dans les énoncés de politiques concernant le transport des biens, la stratégie de la CCN propose de diriger des études concertées d'aménagement dans le but d'améliorer l'intégration et la continuité des liaisons interprovinciales, la capacité et l'accès (page 5). De même, pour améliorer la circulation des mar-

chandises et atténuer les incidences de la circulation des camions sur les milieux de vie établis, la CCN appuie le déplacement des camions lourds hors du secteur central, dans le contexte des nouvelles liaisons interprovinciales dans la RCN (page 6).

Les politiques d'aménagement de la CCN et des villes d'Ottawa et de Gatineau sont présentées dans le recueil des études techniques.

1.4.4 Les liaisons interprovinciales existantes

Les installations existantes de transport interprovincial comprennent les ponts routiers, les traversiers et un chemin de fer actif (utilisant le pont Prince-de-Galles, à l'Île Lemieux). Le **Tableau 1** présente la liste des ponts existants, d'ouest en est.

Les ponts existants sont tous situés dans la zone centrale. Le pont Champlain est situé le plus à l'ouest, joignant l'extrémité ouest du secteur central d'Ottawa et l'extrémité est du secteur Aylmer de la Ville de Gatineau. Le pont Macdonald-Cartier est le plus à l'est des ponts existants, situé à la limite est des centres-villes d'Ottawa et de Gatineau. Il est à noter que parmi les cinq ponts décrits précédemment, seuls le pont des Chaudières et le pont Macdonald-Cartier sont désignés comme des itinéraires de camionnage. Il existe à l'heure actuelle deux services de traversiers dans la RCN :

- le traversier Cumberland / Masson, situé à 22 km en aval du pont Macdonald-Cartier, c'est-à-dire en direction est;
- le traversier Fitzroy / Quyon, situé à 32 km en amont du pont Champlain, en direction ouest.

Les deux services de traversiers sont exploités par l'entreprise privée et le traversier Cumberland-Masson fonctionne toute l'année durant.

Tableau 1
Description sommaire des ponts existants

Nom	Agence responsable	Construction initiale	Dernière réfection
Pont Champlain (2 voies générales / 1 voie réversible pour VOM)	CCN	1928	2002 (majeure)
Pont des Chaudières (3 à 4 voies générales)*	TPSGC **	1826 (premier pont sur la rivière des Outaouais)	1968 (majeure)
Pont du Portage (4 voies générales / 2 voies pour VOM)	CCN	1973	1998 (mineure)
Pont Interprovincial (Alexandra) (2 voies générales)	TPSGC	1901	1975
Pont Macdonald-Cartier (6 voies générales)	TPSGC	1965	
Pont Prince-de-Galles (pont ferroviaire)	Ville d'Ottawa	1879	

* Les voies de circulation extérieures sont plus étroites, créant un effet de resserrement qui fait obstacle à l'utilisation de deux pleines voies sur le pont même. En conséquence, la capacité totale est de l'ordre de 1,75 voie dans chaque direction.

** TPSGC = Travaux publics et services gouvernementaux du Canada

Les utilisateurs doivent payer des frais d'utilisation. Présentement, le nombre et le type de véhicules que les traversiers sont en mesure de desservir sont assez restreints.

1.4.5 Les enjeux à étudier

L'étude portera sur un ensemble de questions économiques, sociales, environnementales et liées aux transports, incluant les enjeux suivants :

- la région de la capitale nationale, qui a été marquée par une forte croissance démographique, géographique et économique au cours des dernières années, n'est plus desservie de manière efficace par les liaisons interprovinciales existantes, qui sont concentrées dans la zone centrale;
- le niveau de congestion des ponts existants et des routes qui les alimentent est en hausse;
- les liaisons interprovinciales ont un effet perturbateur sur l'environnement et la qualité de vie des quartiers adjacents (p. ex., les volumes de circulation et la circulation des camions lourds ne sont pas compatibles avec le milieu de vie et les utilisations du sol établies);
- la congestion cause des retards pour les déplacements des personnes et le transport des marchandises, occasionnant des incidences économiques;
- la circulation de près de 3000 camions lourds par jour dans la zone centrale n'est pas compatible avec les objectifs de développement et de promotion du tourisme dans la région;
- les liaisons interprovinciales potentielles identifiées dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa et dans le Plan

d'urbanisme de la Ville de Gatineau ne sont pas compatibles;

- Les liaisons existantes ne peuvent répondre aux besoins de la croissance prévue, ce qui aura effet de rendre la circulation moins efficace, augmentant la congestion et la longueur des déplacements et contribuant ainsi à la dégradation environnementale en raison de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES).

1.4.6 Les principales considérations de l'étude

Un aperçu initial des éléments à prendre en considération dans la présente étude, dont les problèmes ou enjeux, les possibilités et les avantages des actions à poser, est présenté au **Tableau 2**.



Tableau 2 Description sommaire des enjeux, des avantages et des possibilités de l’étude d’EE des liaisons interprovinciales			
Domaines considérés	Enjeux à l’étude	Possibilités	Avantages
Transports	- la population, l’emploi et l’aire géographique de la RCN sont en croissance; il en résultera des détours, de plus longs itinéraires et des corridors congestionnés qui dépendront d’un petit nombre de ponts; - il existe un besoin de capacité supplémentaire pour traverser la rivière des Outaouais, et cela même si on atteignait les objectifs audacieux des plans d’urbanisme concernant la répartition modale du transport en commun, la gestion de la demande en transport (GDT) et la gestion des systèmes et du matériel de transport (GST); - les diverses autoroutes et voies de chemin de fer offrent des possibilités limitées de traverser les rivières des Outaouais, Rideau et Gatineau, ainsi que la ligne écran (ligne imaginaire utilisée pour mesurer les débits de circulation) du parc de la Gatineau, causant des impacts de congestion aux heures de pointe; - la congestion (la demande excédant la capacité se solde par un niveau de service médiocre, c’est-à-dire, des délais pour les conducteurs) s’étale sur plusieurs heures en période de pointe, tout en affectant la qualité de vie et en restreignant les possibilités d’emploi; - la circulation interprovinciale des camions traversant des quartiers comme la Basse-Ville et la Côte-de-Sable; - la circulation des camions traversant le centre-ville n’est pas compatible avec les objectifs touristiques de la région de la capitale du Canada; - la circulation des poids lourds traversant les communautés favorise le fractionnement et réduit la sécurité lorsqu’elle entre en conflit avec les piétons et les cyclistes et avec la circulation véhiculaire ordinaire; - la dépendance du pont Champlain (qui n’est pas un itinéraire pour camions) à titre de liaison la plus à l’ouest; - la congestion sur les principaux axes routiers menant aux voies d’approche existantes des ponts de la rivière des Outaouais, du côté d’Ottawa et de Gatineau; - le besoin d’améliorations et de réfections des ponts tous les 3 ou 4 ans réduit encore la capacité au cours des périodes de construction; - des corridors de rechange pourraient attirer une demande différente de déplacements (circulation de véhicules et de camions).	- le transport en commun est un objectif clé des deux municipalités; les nouvelles installations ne devraient pas amoindrir les avantages ou ralentir le service vers les principaux marchés (les centres-villes); - les nouveaux emplacements des liaisons offrent des possibilités d’améliorer tous les modes de déplacements (automobiles, piétons, cyclistes et transport en commun); - l’amélioration des environnements des piétons et des cyclistes dans le secteur central par le retrait de la circulation des poids lourds; - l’amélioration de l’accès et de la distribution de la circulation aux secteurs est et ouest de la RCN; - l’amélioration de l’accès et de la circulation des camions aux secteurs est et ouest de la RCN; - la possibilité de tirer davantage profit de l’achèvement annoncé de l’autoroute 50 de Buckingham à Montréal; - la possibilité d’accroître l’efficacité de la circulation commerciale dans les régions urbaines en réduisant les impacts; - un environnement communautaire amélioré aux endroits où la circulation des véhicules et des camions est réduite; - l’établissement potentiel d’une liaison à un site correspondant à une ligne de désir, éliminant ainsi les longs détours; - la possibilité de supporter des branchements futurs de transport ou un futur réseau routier.	- la réduction de la longueur des déplacements peut améliorer le fonctionnement du réseau routier du secteur central des deux côtés de la rivière des Outaouais; - un réseau routier plus efficace (déplacements est-ouest offrant des trajets plus courts, améliorant ainsi l’efficacité de la distribution des déplacements et du partage de la capacité); - les routes de rechange franchissant la rivière des Outaouais pour les migrants quotidiens serviront également aux touristes se déplaçant vers les principales attractions de l’autre portion de la région; - un accès amélioré vers les installations régionales comme les aéroports (l’Aéroport de Gatineau et l’Aéroport international d’Ottawa), la Place Banque Scotia et les zones industrielles des deux côtés de la rivière des Outaouais; - une réduction de la congestion, des délais, des collisions, de la consommation d’essence et des émissions de GES sur le réseau de transport interprovincial existant et sur les autres voies de circulation touchées; - la sécurité des usagers améliorée par le biais d’une augmentation de la capacité et de la distribution de la demande de déplacements sur un plus grand nombre de liaisons; - de nouvelles liaisons desservant une variété de modes de déplacements (c’est-à-dire marche, transport en commun, bicyclette, automobile et véhicules lourds); - de nouvelles liaisons seront en mesure d’accroître la capacité de transport interprovincial, permettant ainsi de répondre à l’accroissement prévu de la demande; - l’optimisation de l’infrastructure existante par le biais de l’innovation et des technologies comme la gestion de la demande en transport (GDT), la gestion des systèmes de transport (GST) et les systèmes de transport intelligents (STI).



Tableau 2 Description sommaire des enjeux, des avantages et des possibilités de l'étude d'EE des liaisons interprovinciales			
Domaines considérés	Enjeux à l'étude	Possibilités	Avantages
Utilisation du sol	- on prévoit qu'au cours des horizons de planification de 20 ans et à plus long terme (50 ans), la population s'accroîtra davantage dans les zones suburbaines de la RCN que dans le secteur central, même avec les stratégies d'intensification des plans d'urbanisme; - les désignations patrimoniales ou les utilisations du sol protégées (bâtiments ou ponts) imposeront des contraintes qui pourraient limiter les possibilités de liaisons; - on prévoit que l'emploi croîtra davantage à l'extérieur des zones urbaines que dans l'ensemble de la RCN; - les communautés actuelles bordant l'avenue King Edward (Côte-de-Sable, Centre-ville) sont préoccupées par la sécurité, la qualité de l'air, le bruit et le fractionnement de la communauté.	- l'intégration régionale du développement des terrains et du réseau de transport pour les besoins immédiats (20 ans) mais aussi pour les besoins à plus long terme (50 ans), en avance sur les futurs plans d'urbanisme; - la définition des nouvelles liaisons peut permettre l'aménagement ou le réaménagement des terrains pour les rendre compatibles avec les futurs corridors de transport (plus le plan est en place depuis longtemps avant la construction, plus les impacts environnementaux et sociaux seront réduits); - un plus grand partage des ressources communautaires comme les parcs et les sentiers récréatifs des deux côtés de la rivière des Outaouais; - des liens communautaires plus étroits dans l'est (Orléans, Masson-Angers) et dans l'ouest (Kanata, Aylmer); - la CCN gère une importante masse de terrains d'intérêt.	- une qualité de vie améliorée le long des principales artères du secteur central et de la zone suburbaine par la réduction du bruit et de la congestion; - une réduction des effets négatifs sur les communautés existantes et futures qui pourraient border les nouveaux corridors de transport; - une sécurité améliorée sur les rues locales.
Social et culturel	- les retards occasionnés par l'accroissement des temps de déplacement créent de la frustration chez les conducteurs, réduisent la qualité de vie de la communauté et accroissent la pollution de l'air et les niveaux de bruit, en particulier là où circulent les véhicules lourds; - la possibilité de perturbation du milieu vie, des propriétés, des vues panoramiques et des paysages (bruits, qualité de l'air, vibrations, éclairage) le long des éventuels nouveaux corridors.	- les sentiers récréatifs; - la provision d'infrastructures qui appuient la conception de communautés durables; - des liens plus forts et plus efficaces entre les résidents, leurs communautés locales et leurs équipements régionaux communs dans la RCN; - la fourniture d'infrastructures qui sécurisent et améliorent les communautés existantes.	- des avantages environnementaux résultant de déplacements plus courts et du partage des ressources des deux côtés de la rivière avec de plus grandes communautés à l'est et à l'ouest, c'est-à-dire permettant aux gens de vivre et de travailler dans la même communauté (les communautés de l'est et de l'ouest), entraînant ainsi une meilleure qualité de vie et une réduction des gaz à effet de serre (par exemple des liens entre Aylmer et Kanata permettraient de partager davantage de ressources et réduiraient la dépendance aux déplacements vers le centre-ville); - le traitement des coûts des soins de santé, dus aux critères régionaux de qualité de l'air; - les impacts atténués sur les ressources patrimoniales, culturelles et archéologiques d'importance.



Tableau 2 Description sommaire des enjeux, des avantages et des possibilités de l'étude d'EE des liaisons interprovinciales			
Domaines considérés	Enjeux à l'étude	Possibilités	Avantages
Milieu naturel	- les zones d'intérêt naturel et scientifique (ZINS) d'importance pour une province, les zones de concentration de terres humides et d'espèces sauvages d'importance pour une province; - l'Île Kettle, qui pourrait être désignée comme réserve naturelle; - les haltes des oiseaux migrateurs le long de la rivière des Outaouais, protégées en vertu des lois fédérales; - les populations d'animaux sauvages et une flore rares au pays, dont la sauvagine et les oiseaux de proie; - les terres humides d'importance dont : Shirleys Bay, la baie McLaurin et la baie Carpentier; - les emplacements de fossiles d'importance nationale; - les habitats de poissons et les habitats fauniques d'importance; - les plaines inondables; - les grandes zones forestières; - les cours d'eau; - la Loi sur les espèces en péril, en voie de disparition, menacées ou autres, les oiseaux nicheurs et les reptiles, et la Loi sur les espèces en voie de disparition du Québec; - les contraintes géotechniques comme les lignes de faille et les canaux souterrains du lac Deschênes; - les puits d'eau potable et les systèmes de gestion des eaux usées en site propre.	- la fourniture d'infrastructures qui reconnaissent la connectivité du réseau du patrimoine naturel; - la fourniture d'infrastructures qui tiennent compte des recommandations des plans et des stratégies en matière d'environnement; - la fourniture d'infrastructures axées sur la protection des composantes du milieu naturel.	- l'identification des incidences et la protection contre les impacts; - l'atténuation des impacts sur les habitats naturels et les aires protégées.
Économie	- les impacts économiques commerciaux et industriels sur la circulation des marchandises, dus aux retards occasionnés par la congestion des liaisons franchissant la rivière; - les impacts sur les entreprises lors de la circulation locale des marchandises; - les impacts éventuels sur les opérateurs des traversiers privés (à Masson et à Quyon); - la considération de systèmes de péage électronique; - l'effet préjudiciable pour le tourisme de la circulation des poids lourds au travers du centre-ville; - la difficulté d'effectuer des déplacements interrégionaux vers les ressources communautaires (aéroports, Scotia Place, parc de la Gatineau, etc.); - les coûts d'aménagement et d'exploitation des infrastructures.	- le développement de partenariats entre les villes et les organismes provinciaux touchés pour répondre collectivement à des problèmes communs et poursuivre des objectifs partagés; - les coûts de mise en œuvre du projet peuvent être réduits lorsque les corridors peuvent être planifiés et protégés à l'avance sur les développements; - l'aménagement d'infrastructures de transport dans des endroits qui favorisent la croissance économique dans la RCN; (c'est-à dire échanges interprovinciaux, tourisme, déplacements des banlieusards, etc.); - appuyer les objectifs provinciaux, régionaux et municipaux en matière de politiques, de planification et d'économie.	- des infrastructures nouvelles ou redéfinies, combinées à une capacité accrue du réseau interprovincial, amélioreront l'efficacité et réduiront les coûts associés à la circulation des marchandises à travers la région; - l'amélioration de la connectivité des transports avec les réseaux routiers et autoroutiers existants; - l'amélioration des objectifs provinciaux, régionaux et municipaux en matière de politiques, de planification et d'économie; - les avantages économiques découlant de la meilleure circulation des marchandises, des services partagés, de la disponibilité de la main d'œuvre et de la réduction de la consommation de carburant.

1.5 L'aire d'étude

Aux fins de l'étude, on propose de diviser l'aire d'étude en trois aires de niveaux d'analyse différents :

- l'aire d'étude régionale;
- les aires d'étude des secteurs est et ouest; et
- les aires d'étude des corridors individuels.

L'aire d'étude régionale examine les possibilités de liaisons à l'intérieur des limites générales de la RCN, telle qu'indiquée à la **Figure 3**. Une analyse préalable préliminaire, décrite dans la **Section 4.3.2**, définit plus précisément les aires d'étude des secteurs est et ouest à l'intérieur de l'aire urbaine. Dans les limites de ces deux secteurs, les aires d'étude des corridors individuels ont été évaluées et une recommandation a été émise afin que celles-ci soient retenues pour un examen plus détaillé.

Suite à l'analyse préalable, une évaluation des alignements et des technologies de rechange sera réalisée à l'intérieur des aires d'étude des corridors individuels. Ces évaluations seront faites en fonction des contraintes et des possibilités environnementales naturelles et sociales particulières au site. À mesure que les sites à l'étude se préciseront, ils feront l'objet d'inventaires environnementaux, d'analyses et d'évaluations détaillés.

1.6 Description sommaire des conditions du milieu et des effets environnementaux potentiels

L'évaluation environnementale proposée utilisera une démarche qui a pour objet d'éviter, minimiser ou prévenir autant que possible les effets néfastes pour l'environnement. Aux fins de la présente étude, le terme « environnement » s'emploie tel que défini dans la *Loi de l'Ontario sur l'évaluation environnementale*, la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et la *Loi sur la qualité de l'environnement du Québec* (voir la description détaillée du processus coordonné d'évaluation environnementale à

la section 2.0). Dans ce document, le terme « environnement » englobe les caractéristiques naturelles, sociales, économiques et culturelles du milieu. Les mesures d'atténuation spécifiques et les mécanismes de gestion des effets environnementaux seront abordés et élaborés dans le cadre de l'évaluation environnementale.

1.6.1 Description du milieu existant

Le cadre de référence de l'évaluation environnementale est basé sur des données sur le milieu obtenues de sources secondaires. Les données ainsi recueillies ont permis de dresser un portrait d'ensemble du milieu et des principales caractéristiques environnementales de la région de la capitale nationale. Les paragraphes suivants présentent un aperçu sommaire des éléments essentiels du milieu.

Le parcours actuel de la rivière des Outaouais, avec ses particularités géologiques, ses conditions de sol très variées et ses paysages pittoresques est le résultat d'un ensemble complexe de phénomènes géologiques s'étant déroulés lors du retrait de la Mer de Champlain, au terme de la dernière période glaciaire. Aujourd'hui, la rivière des Outaouais fait partie du parcours migratoire transcontinental de la faune ailée. Au cours de l'année, on peut voir sur ses berges plus de 200 espèces d'oiseaux migrateurs, chanteurs et aquatiques. Les forêts originales de pins blancs, qui ont tant contribué à l'économie de la région, ont fait place aux jeunes forêts mixtes composées de chêne rouges, de chênes à gros fruits, de tilleuls, d'ormes, de frênes, d'érables, de saules et de peupliers. Les principaux enjeux environnementaux et les grandes caractéristiques du milieu se résument comme suit :

- les effets sur le milieu de vie, incluant le bruit, la perturbation des communautés locales, la qualité de l'air et la sécurité des piétons;
- les effets sur les biens fonciers (acquisition possible de terrains);

- les effets sur les ressources patrimoniales et culturelles;
- plusieurs particularités géologiques, comme les rapides Deschênes, des Chaudières et Lemieux, ainsi que de nombreuses plages et plusieurs points de vue panoramiques;
- plus de 60 espèces de poissons et leurs habitats;
- d'importants habitats fauniques et haltes d'oiseaux migratoires sur les berges de la rivière;
- partie intégrante des parcours de transport et d'échange pancanadiens des peuples paléo-indiens, il y a plus de 8000 ans;
- élément essentiel de la culture autochtone, associé aux lieux sacrés;
- on trouve sur ses berges des institutions culturelles de première importance, y compris la Colline du Parlement, le Musée canadien des civilisations et l'exutoire du canal Rideau;
- les racines historiques des établissements de Bytown et Hull, fondés à une autre époque par les explorateurs, les premiers colons et les esprits visionnaires. Ces établissements sont devenus Ottawa et Gatineau;
- important lieu de rencontre et d'activités récréatives, incluant la marche, la bicyclette, la baignade, la voile, le canotage, la pêche à la mouche et l'observation d'oiseaux;
- source d'approvisionnement en eau potable pour plus d'un million de résidents de la région, tant sur la rive ontarienne que québécoise.

Des recherches environnementales plus approfondies, incluant l'examen détaillé de documents techniques de sources secondaires et des travaux de recherche sur le terrain, seront réalisées dans le cadre de l'évaluation environnementale en vue de compléter l'inventaire des conditions du milieu.

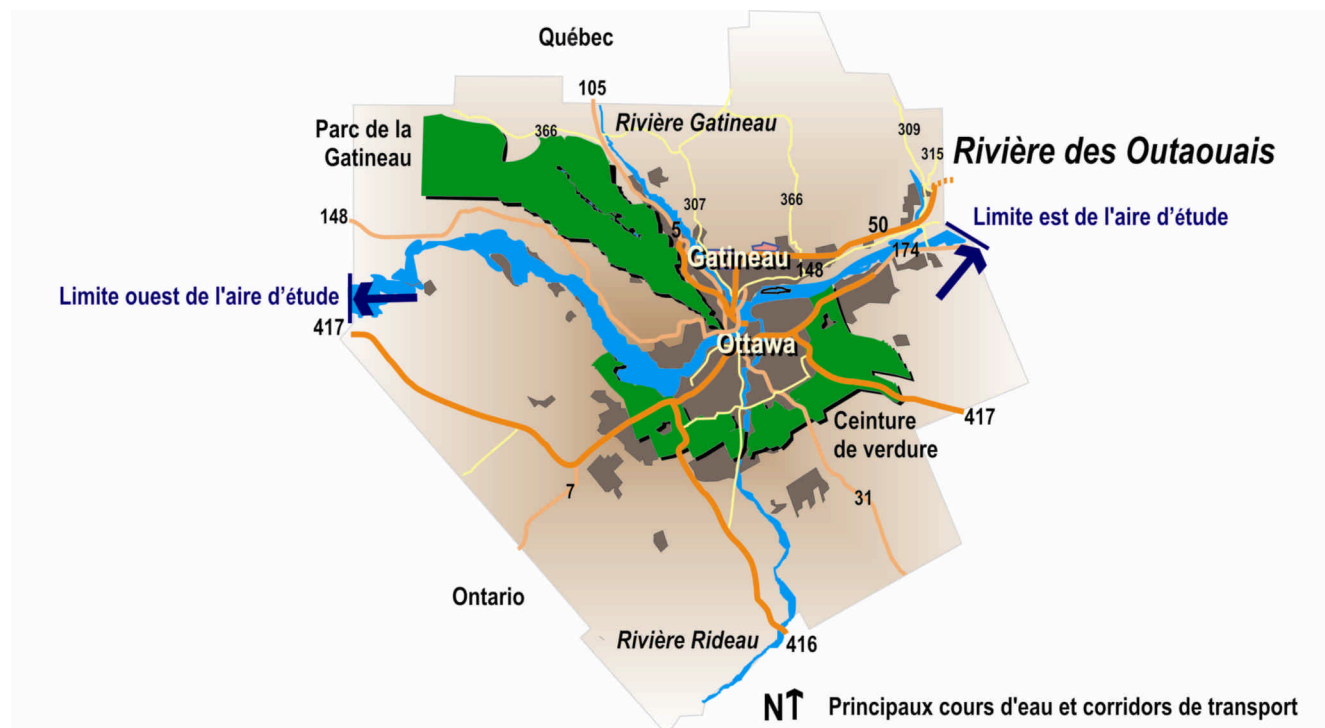
1.6.2 Effets environnementaux potentiels

Identification des effets environnementaux

L'évaluation environnementale identifiera et décrira en détail les effets à prévoir sur le milieu naturel et les effets sociaux, économiques et culturels potentiels des solutions de rechange et des entreprises privilégiées. De façon générale, l'identification des effets environnementaux potentiels, incluant les effets cumulatifs, comprendra un inventaire des conditions existantes, une description des effets à prévoir pour chaque solution de rechange proposée, et pour les effets environnementaux prévus, l'identification des mesures d'atténuation et les impacts résiduels anticipés.

La réglementation fédérale et provinciale en matière d'évaluation environnementale exige l'examen de deux types de solutions de rechange : les solutions de rechange en matière de planification (aussi nommées « solutions de rechange à l'entreprise » ou « des projets de rechange ») et les plans de rechange (c'est-à-dire une gamme de moyens de réaliser l'entreprise proposée). Il y a une différence fondamentale en ce qui a trait à la nature et la portée de ces deux types d'options.

Figure 3
Aire d'étude régionale



Les solutions de rechange en matière de planification représentent un ensemble d'approches possibles pour résoudre un problème ou répondre à un besoin particulier. Une fois la décision prise quant à l'approche à retenir, les plans de rechange proposent divers moyens de réaliser l'approche retenue.

Le processus d'évaluation environnementale est divisé en plusieurs étapes en fonction de ces deux types d'options. Au départ, il comprendra l'examen du but et de la raison d'être de l'entreprise, la définition et l'examen des solutions de rechange en matière de planification et la sélection de la ou des solution(s) de rechange en matière de planification privilégiée(s).

L'évaluation environnementale pourra recommander un ensemble de solutions de rechange en matière de planification comme composantes de la stratégie du transport interprovincial, pour ensuite retenir l'une de ces solutions de rechange à titre d'entreprise devant être soumise à un examen approfondi. Une étape subséquente de l'évaluation environnementale sera la production et l'évaluation des plans de rechange, d'où pourrait découler la ou les solution(s) de rechange privilégiée(s) retenue(s) à titre d'entreprise(s).

Le processus de planification est fondé sur une approche décisionnelle par étapes selon laquelle les deux types d'options sont analysés de manière plus approfondie à mesure qu'elles se concrétisent. Lors de l'étape initiale (l'évaluation des solutions de rechange en matière de planification), les dimensions, l'emplacement, le type de liaison et le type d'installation n'ayant pas été définis, l'examen s'effectue au moyen de critères moins détaillés. À cette étape, l'évaluation des impacts s'effectue à un niveau plus général et stratégique, utilisant principalement des données de sources secondaires agrémentées, lorsque nécessaire et disponible, par l'examen de photos aériennes et, dans certains cas, de vérifications sur le terrain. À l'étape des plans, lorsqu'il devient plus difficile de différencier les solutions de

rechange, il faut recourir à des renseignements plus détaillés, ce qui implique des examens plus approfondis sur le terrain.

L'évaluation des effets potentiels inclut les incidences positives et négatives. La **section 4** décrit les facteurs précis devant être étudiés dans le cadre de l'évaluation des solutions de rechange en matière de planification, des plans de rechange et de la (des) solution(s) privilégiée(s).

Suite à la sélection de la (des) solution(s) privilégiée(s), des données plus détaillées seront recueillies dans le cadre de la phase 2 de l'évaluation environnementale (la phase 2 est illustrée à la **Figure 1**). L'idée de recueillir davantage de données environnementales à mesure que le projet se précise permet de garantir un plus haut degré de précision aux informations utilisées lors de la prise de décision.

Atténuation

La démarche de détermination des impacts potentiels comprend également l'identification des mesures d'atténuation qui ont pour objet d'éliminer ou de réduire, dans la mesure du possible, les effets environnementaux nuisibles résiduels. L'élaboration des mesures d'atténuation s'effectuera conformément aux lignes directrices et aux politiques fédérales et provinciales en la matière. Le processus de planification est itératif. Par conséquent, les mesures d'atténuation et les moyens d'éviter ou d'atténuer les impacts seront incorporés aux solutions de rechange à mesure qu'elles se préciseront.

Les mesures d'atténuation élaborées pour les aires écologiquement fragiles tiendront compte de l'importance relative de l'effet environnemental potentiel (ampleur, durée, probabilité et cadre réglementaire). Les mesures d'atténuation recommandées pourront inclure, sans s'y limiter :

- des mesures d'évitement (p. ex., des options de conception permettant de réduire les effets du projet ou des activités de construction liées au projet);

- des mesures de protection (p. ex., contrôle de la quantité et de la qualité des eaux de ruissellement par la mise en œuvre d'un plan novateur de gestion des eaux de surface;
- l'identification des dates suggérées de réalisation des travaux de construction et la préparation du plan d'ordonnancement des travaux.

Les mesures d'atténuation seront élaborées dans le cadre de la phase 2 du projet, en consultation avec le personnel des organismes concernés et les intervenants communautaires. Les mesures d'atténuation comprendront des recommandations en ce qui a trait à la mise en œuvre d'un programme de suivi.

2.0 COORDINATION DES PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE FÉDÉRAL ET PROVINCIAUX

2.1 Le processus de planification

Le processus coordonné d'évaluation environnementale est le fruit de discussions entre les autorités responsables du gouvernement fédéral et des administrations provinciales de l'Ontario et du Québec. Il reflète les dispositions des accords d'harmonisation Canada-Québec et Canada-Ontario. Le processus coordonné d'évaluation environnementale est illustré à la **Figure 1** et un exposé détaillé de la législation fédérale et provinciale en matière d'évaluation environnementale est présenté au recueil des annexes techniques. Voici un bref aperçu du processus coordonné.

L'évaluation environnementale coordonnée sera conforme aux exigences des lois sur l'évaluation environnementale pertinentes dont :

- la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE);
- la *Loi de l'Ontario sur l'évaluation environnementale* (LOEE);
- la *Loi sur la qualité de l'environnement du Québec* (LQE).

Le processus d'évaluation environnementale devra :

- être complété conformément aux principes et à l'esprit de chacune des trois lois sur l'évaluation environnementale;
- assurer le dialogue permanent et la documentation des effets environnementaux;
- assurer la coordination efficace des processus fédéral et provinciaux.

Tous les organismes gouvernementaux concernés ont accepté de coordonner leurs processus

respectifs d'évaluation environnementale en conformité avec la législation pertinente.

L'approche coordonnée est conçue pour répondre aux exigences d'information des lois fédérale et provinciales sur l'évaluation environnementale et assurer la coordination efficace des processus d'évaluation environnementale fédéral et provinciaux. Il est reconnu que le dialogue sera maintenu tout au long du processus d'évaluation environnementale et qu'il pourrait être nécessaire d'inclure de l'information supplémentaire ou plus détaillée tout au long du processus. À la conclusion de l'étude, un document exhaustif détaillant les effets environnementaux et les mesures d'atténuation sera produit. La documentation répondra aux besoins d'information des gouvernements fédéral et provinciaux et du cadre de planification municipal pour permettre les mises à jour du Plan officiel de la Ville d'Ottawa et du Plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau.

Les partenaires de la présente évaluation environnementale se sont donc engagés à recueillir les commentaires de tous les intervenants concernés aux principales étapes de l'étude. De plus, les partenaires se sont engagés à respecter les exigences les plus rigoureuses lorsque les différents processus pourraient spécifier des exigences différentes au cours de l'étude d'évaluation environnementale..

Cette entreprise, qui sera définie plus en détail dans le cadre de l'évaluation environnementale, suivra une démarche de planification plus précise, s'appuyant sur les analyses précédentes de besoins. Celles-ci seront d'ailleurs documentées et mises à jour dans le cadre de la présente étude. Cette démarche, dite « ciblée », sera réalisée en conformité aux dispositions des sous-articles 6.1.2 et 6.2.a de la *loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario*.

L'objectif général est de réaliser un ensemble de travaux relatif à la faisabilité, la pertinence et la justification; l'analyse et l'évaluation des solutions de rechange; et la documentation de l'étude d'évaluation environnementale dans un format

qui se prête à l'examen des organismes de réglementation, des intervenants concernés et du public.

2.2 Le promoteur de l'entreprise

La présente évaluation environnementale est une initiative conjointe de la Commission de la capitale nationale (CCN), du ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et du ministère des Transports du Québec (MTQ), qui sont les bailleurs de fonds du projet. Ces trois partenaires financiers sont identifiés à titre de promoteurs de l'évaluation environnementale aux fins du cadre de référence. Par conséquent, le présent document a été produit en conformité aux lois environnementales régissant chaque partenaire. Le MTO est le seul des trois partenaires financiers qui est assujéti à la *Loi de l'Ontario sur l'évaluation environnementale* (LOEE). La décision à savoir si cette étude aboutira à une entreprise assujétiée à la LOEE sera prise au terme de la phase 1 (la « date décisive la plus rapprochée ») ou durant la phase 2.

En se pliant aux exigences les plus strictes du processus d'évaluation environnementale ontarien (qui comprend la préparation du cadre de référence), les partenaires du projet assurent une plus grande participation du public et s'accordent un maximum de souplesse en ce qui a trait à la désignation du promoteur officiel du projet.

3.0 OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

L'étude a pour but premier de définir un plan de déplacements interprovinciaux proposant possiblement un ensemble de solutions régionales, telles la gestion des systèmes de transport (GST), la gestion de la demande en transport (GDT) et une ou plusieurs nouvelle(s) liaison(s) à l'est et à l'ouest. Les nouveaux liens de transports devront répondre aux critères suivants :

- répondre efficacement à la demande de déplacements interprovinciaux dans la RCN (pour tous les modes, dont la marche

piétons, le vélo, les véhicules et le transport en commun);

- définir un plan interprovincial tenant compte de la qualité de vie et des objectifs économiques des collectivités locales au cours des horizons de planification de 20 et de 50 ans;
- offrir de nouveaux raccordements entre les principaux réseaux d'autoroutes provinciales et municipales dans les villes de Gatineau et d'Ottawa;
- fournir un itinéraire pour camions reliant les circuits de camionnage existants des deux côtés de la rivière. Cela peut s'effectuer par la modification des itinéraires de camionnage existants;
- minimiser les incidences sur les collectivités locales en raccordant les nouvelles liaisons aux autoroutes et aux grandes artères de circulation existantes, car les routes locales et les collectrices locales n'ont pas été conçues pour accueillir des volumes de circulation élevés ou la circulation de camions;
- fournir une artère de circulation à grande mobilité;
- atteindre l'objectif en matière de niveau de service (NS) pour la ligne écran de la rivière des Outaouais, soit le NS D, qui sera défini à 85 % de la capacité totale de la ligne écran;
- contribuer à l'atteinte des objectifs de transport en commun établis dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau et le Plan officiel de la Ville d'Ottawa;
- tenir compte des impacts environnementaux, naturels et socio-économiques;
- équilibrer les objectifs de transport avec les objectifs et les effets environnementaux;
- représenter un investissement collectif rentable, c'est-à-dire les avantages économiques doivent être supérieurs aux coûts de la solution de rechange retenue.

Les liaisons potentielles qui ne peuvent satisfaire ces critères peuvent être éliminées, comme indiqué dans la **section 4.3.2**.

L'atteinte de ces objectifs permettra de définir un ensemble de solutions qui composeront un plan stratégique. Ce plan pourrait inclure une ligne directrice concernant la protection des corridors de transport interprovinciaux existants et futurs. Cette vision devrait être assez flexible pour être incorporée aux plans intégrés d'utilisation du sol et de transports, favorisant l'équilibre entre les objectifs de développement durable et de qualité de vie de la communauté.

4.0 PROGRAMME DE TRAVAIL

Le plan de travail de la Phase 1 comprend trois étapes principales :

1. l'analyse économique et l'analyse de la circulation;
2. l'évaluation de solutions de rechange et la réalisation des inventaires environnementaux;
3. l'identification et l'évaluation des corridors de rechange.

L'organigramme sommaire du plan de travail de la Phase 1 du projet est présenté à la **Figure 4** et est décrit dans les sections qui suivent.

4.1 Étape 1 : l'analyse économique et l'analyse de la circulation

4.1.1 L'analyse de la circulation

Cette étape fournira un examen des conditions existantes et projetées et des besoins en matière de transport interprovincial à la ligne-écran de la rivière des Outaouais. La justification du besoin de cette entreprise sera décrite en détail au début de l'étude d'évaluation environnementale et elle comprendra la préparation d'un rapport sur la planification des transports et l'évaluation des besoins. Ce rapport inclura les prévisions de la demande et l'analyse des transports pour des horizons de planification appropriés (possiblement 2021 et 2031). Cette tâche comprend un examen exhaustif des caractéristiques des déplacements (p. ex., les déplacements de longue distance par rapport à ceux de courte distance) et un examen des modèles d'origines et de destinations des déplacements).

Une grande partie des données nécessaires à l'accomplissement de cette tâche proviendra de

la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau. Les récentes enquêtes origines / destinations complétées par le Comité TRANS (un forum neutre pour l'échange d'information sur les lignes directrices techniques et les meilleures pratiques dans la RCN) seront utilisées dans cet examen. Les six membres du TRANS sont la CCN, le MTQ, le MTO, la Ville de Gatineau, la Ville d'Ottawa et la Société de transport de l'Outaouais. Le modèle de transport régional TRANS (EMME/3) sera utilisé pour refléter les motifs et les choix des déplacements et pour simuler les effets futurs des scénarios selon divers modèles de croissance, diverses installations de transport, services et politiques en matière de transport. TRANS gère également des études de transport et collecte des données pour la planification des transports. La modélisation de la circulation fournira des données quantitatives sur le rendement de chaque corridor. Ces résultats seront utilisés dans le cadre du second volet de l'analyse préalable préliminaire (c'est-à-dire l'analyse avantages-coûts) et pour l'évaluation des corridors en tant que tels.

Cette analyse inclura également les données de l'enquête du MTO sur le camionnage interprovincial, réalisée en juin 2007.

4.1.2 L'analyse économique

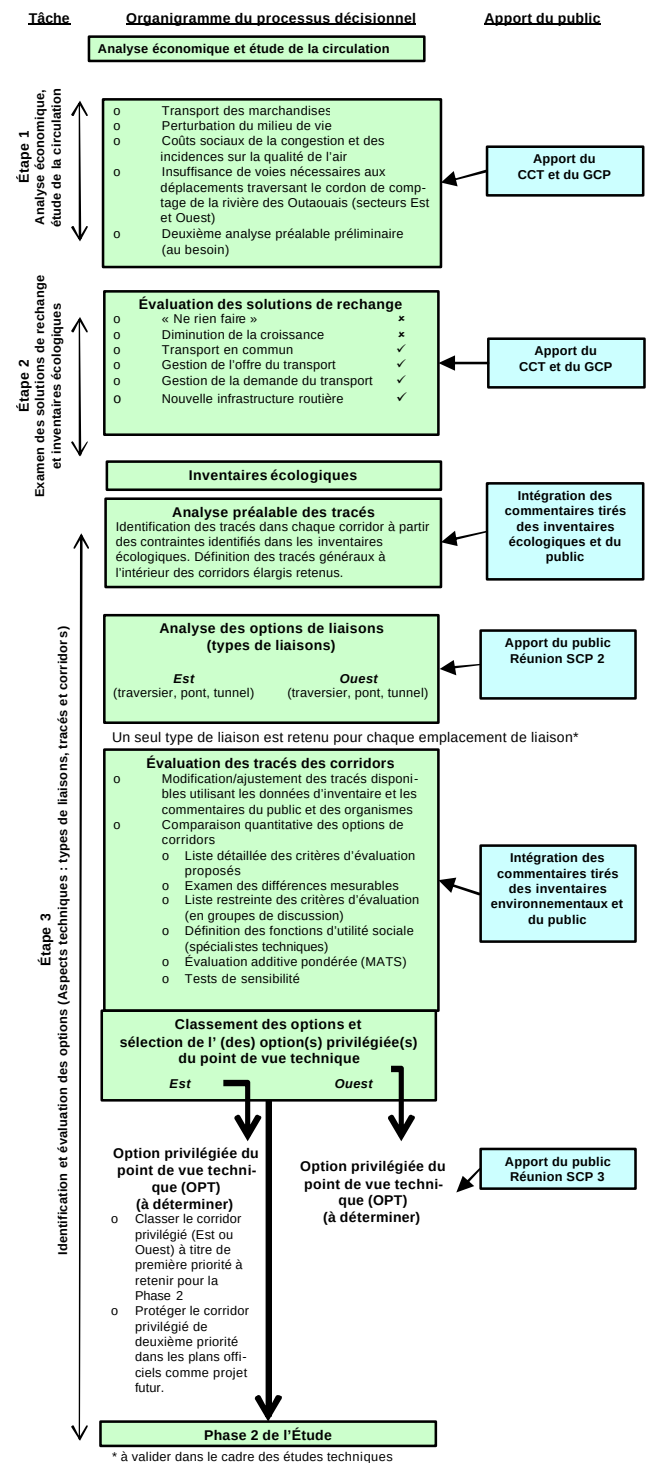
L'analyse économique sera effectuée sous forme de rapport avantages-coûts pour chaque corridor potentiel. L'évaluation des avantages inclura le calcul des temps de déplacement et des économies de carburant pour les voitures particulières et les camions. Ces données pourront être utilisées lors de la deuxième phase de l'examen préalable préliminaire.

4.2 Étape 2 : Évaluation des solutions de rechange préliminaires en matière de planification (« solutions à l'entreprise ») et inventaires écologiques

4.2.1 Solutions de rechange en matière de planification

Les solutions de rechange en matière de planification (décrites également comme des options de solutions à l'entreprise en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario* et comme options de projets de rechange en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*) peuvent être définies comme des moyens fonctionnellement différents d'approcher et d'aborder une possibilité ou un enjeu particulier. Le processus d'identification et d'évaluation des solutions de rechange en matière de planification est décrit dans le recueil des études techniques et dans les sections qui suivent. Une évaluation qualitative préliminaire a été réalisée et documentée pour éliminer les solutions de rechange qui ne sont ni raisonnables, ni faisables ou qui seront étudiées dans le cadre d'une autre entreprise (transport en commun). Les stratégies de rechange devraient constituer des éléments complémentaires d'un ensemble de solutions proposées dans le plan de transport. À partir de ces analyses, qui sont présentées en détail dans le recueil des études techniques, les paragraphes qui suivent présentent un résumé des options recommandées de retenir pour examen détaillé:

Figure 4
Organigramme sommaire du plan de travail de la Phase 1



- **Option 1 – l’option de non-intervention (option retenue).** Statu quo : le système de transport actuel est maintenu, avec la mise en œuvre des initiatives d’entretien de routine pour assurer la circulation sécuritaire des personnes et des marchandises. Cependant, cette option implique que la croissance prévue dans le Plan d’urbanisme de Gatineau et le Plan officiel d’Ottawa se poursuivra comme planifiée.

Cette solution de rechange n’apporte aucune réponse aux enjeux de transport existants ou prévus. Toutefois, conformément aux dispositions de la *Loi de l’Ontario sur l’évaluation environnementale*, elle sera retenue et fera office de référence de base à laquelle les autres solutions seront comparées.

- **Option 2 - les stratégies de gestion de la demande en transport (GDT) (option retenue).** Les stratégies de GDT proposent des mesures pour améliorer le fonctionnement du système de transport existant en assurant la gestion de la demande de déplacements sans agrandir les infrastructures ni en fournir de nouvelles. Les stratégies de GDT tendent à réduire la demande sur le réseau de transport en déplaçant la demande vers les périodes hors pointe et en déplaçant la demande vers les modes de transport alternatifs, comme la marche, la bicyclette et le télétravail.

Il est recommandé que cette solution de rechange **soit retenue** à titre de composante de la solution d’ensemble. La GDT est essentiellement intégrée au modèle de transport par le biais de politiques dans les plans d’urbanisme des villes de Gatineau et d’Ottawa. En tant que telles, les projections de circulation utilisées dans les analyses incluront la provision de GDT. Du point de vue fonctionnel, les villes d’Ottawa et de Gatineau, le MTO, le MTQ et la CCN encouragent tous les programmes de GDT pour atteindre leurs objectifs en matière de transport.

- **Option 3 – l’amélioration du transport en commun (option retenue).** Cette option constitue un sous-groupe de la GDT, et en raison de son importance, elle a été étudiée séparément. Cette stratégie est axée sur l’accroissement de l’achalandage du transport en commun pour réduire la demande des véhicules particuliers. Les mesures proposées pour atteindre cet objectif comprennent :

- o **l’amélioration des services de transport en commun dans les corridors existants;**
- o **l’aménagement de nouvelles installations de transport en commun en bordure des nouveaux corridors.**

Toutes les études de transports antérieures ont conclu que même si les objectifs du Plan officiel d’Ottawa concernant la part modale étaient atteints, la capacité véhiculaire des liaisons interprovinciales existantes serait insuffisante et il faudrait augmenter cette capacité. De nouvelles initiatives de transport en commun dans la zone centrale devront être examinées par la CCN, par la Ville d’Ottawa et par la Ville de Gatineau dans le cadre d’une autre évaluation environnementale à venir, réalisée dans le cadre d’une autre entreprise.

Le transport en commun constituera sans doute une part importante de la solution au problème de capacité de transport interprovincial en général, et en particulier pour les déplacements des navetteurs aux heures de pointe en direction du centre-ville. Cependant, il ne répond pas aux autres lacunes et problèmes dont doit tenir compte la présente étude, comme la circulation des camions ou des marchandises et la croissance géographique de la RCN. L’amélioration du système de transport en commun est reconnue comme une importante composante de l’ensemble de solutions en matière de transport (et pourra faire partie des éléments constitutifs de toute nouvelle liaison interprovinciale). Bien que le trans-

port en commun ne puisse à lui seul répondre à tous les enjeux, il fait partie intégrante de toute solution d'ensemble développée dans le cadre de cette entreprise. Par ailleurs, l'aménagement de nouveaux équipements de transport en commun desservant le centre-ville pourra être étudié en détail dans le cadre d'une autre entreprise.

- **Option 4 – la gestion de l'offre des systèmes de transport (GOT) (option retenue).** Cette option est constituée de mesures opérationnelles conçues pour améliorer l'efficacité et la sûreté du système de transport interprovincial et pour optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et planifiées par le biais d'une variété d'initiatives. Ces mesures comprennent les mesures prioritaires pour le transport en commun, les stratégies de transport en commun intelligent comme les voies à contresens, les voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM) et l'amélioration de l'efficacité aux approches des ponts ou aux intersections.

Comme pour la GDT, il est recommandé que la GOT soit retenue. La GOT se concentrera sur l'optimisation de l'efficacité et des possibilités des 6 corridors des ponts existants (5 ponts routiers et 1 pont ferroviaire) et cette approche pourra être utilisée pour tout nouveau corridor. Ces types de modifications, qui amélioreront la mobilité générale de tous les utilisateurs, amélioreront la capacité de transport interprovincial de personnes et de marchandises.

- **Option 5 – la réglementation de l'utilisation du sol (option retenue).** La réglementation de l'utilisation du sol est une autre sous-composante de la GDT qui pourrait comprendre des stratégies de gestion de la croissance urbaine qui auraient une incidence sur la demande en matière de déplacements. Ces stratégies pourraient comprendre :

- éliminer, réduire ou mieux distribuer la croissance régionale par la promotion de l'intensification de l'utilisation du sol;
- des stratégies alternatives en matière de taxation municipale ayant pour but de réduire les déplacements – incitatifs à vivre près de son travail.

La réglementation de l'utilisation du sol comprend des propositions qui favorisent une plus grande efficacité et certaines d'entre elles font déjà partie des politiques de planification courantes. Cependant, les scénarios axés sur la croissance zéro ou sur la faible croissance ne sont guère réalisables compte tenu de la croissance historique de la RCN. De plus, ces scénarios ne sont pas du ressort de la présente étude. Bien que les stratégies de ralentissement de la croissance puissent différer des besoins futurs en nouvelles infrastructures, il demeure prudent de planifier et de protéger de nouveaux corridors avant qu'ils ne deviennent nécessaires.

Par conséquent, il est recommandé de retenir les politiques qui favorisent la densification de l'utilisation du sol dans le noyau central et dans les environs immédiats des équipements de transport en commun. Ces politiques favorisent les déplacements internes au sein des collectivités locales où les gens vivent, en plus de protéger les corridors requis pour répondre aux besoins à long terme de la collectivité en matière de liaisons de transport interprovincial.

- **Option 6 – la tarification de l'utilisation des voies de circulation, la gestion du stationnement et la mise en place de systèmes de péage (option retenue).** Ces mesures constituent également une autre sous-composante de la GDT ayant pour objet la réduction de la demande en déplacements. Il est recommandé de ne pas retenir les propositions visant la tarification de l'utilisation des voies de circulation, la gestion du stationnement et la mise en place de systèmes de péage à titre de solu-

tions à considérer en elles-mêmes dans le cadre de cette entreprise, mais elles pourront certainement être incorporées à d'autres solutions de rechange. À titre d'exemple, la mise en place de systèmes de péage en tant que solution unique ne répondrait en rien aux impacts négatifs de la circulation des camions sur les collectivités locales.

- **Option 7 – La déviation de la circulation des marchandises hors du secteur central (option retenue).** Cette option propose de dévier le transport des marchandises hors du secteur central, vers les zones périphériques de la RCN, ou de transférer le transport des marchandises des camions au profit du chemin de fer. Cela permettra de détourner une plus grande proportion de la circulation interprovinciale des marchandises à l'extérieur du secteur central. Cette stratégie procurera un certain allègement de la congestion le long des corridors interprovinciaux existants et réduira la perturbation des collectivités locales de la zone urbaine.

Cette solution aborde un des buts fondamentaux du présent projet. Par conséquent, il est recommandé que cette solution (qui dévie la circulation des marchandises et tient compte des impacts des camions sur les communautés qu'ils traversent) soit retenue, et pourra être incorporée à titre d'élément constituant d'une nouvelle liaison.

- **Option 8 – Élargissement des ponts interprovinciaux existants (option non retenue).** Cette option est axée sur l'accroissement de la capacité des installations existantes pour améliorer le rendement du réseau de transport interprovincial. La congestion est atténuée en fournissant une capacité supplémentaire sur les routes existantes.

La configuration et la saturation des réseaux routiers desservant chacune des liaisons existantes ne permettent pas d'accroître le débit de la circulation routière (tels que prévus dans l'étude du CACPET de 1994 et dans le Plan conceptuel du

transport interprovincial de 1999). Par conséquent, il est proposé à titre de recommandation préliminaire de ne pas retenir l'option reliée à l'expansion des liaisons existantes à titre de solution à considérer en elle-même.

La possibilité d'apporter des améliorations au pont Prince-de-Galles pour le transport en commun ou le camionnage sera étudiée en détail dans le cadre de l'examen des options 3 et 7, respectivement.

- **Option 9 – Amélioration des réseaux interprovinciaux (nouvelles installations) (option retenue)** Cette option propose l'accroissement de la capacité en vue d'améliorer le rendement du réseau de transport interprovincial. La congestion est atténuée en fournissant une capacité supplémentaire par de nouvelles routes ou en augmentant la capacité dans de nouveaux corridors. Par ailleurs, une nouvelle installation pourrait créer l'occasion d'ajouter un nouvel itinéraire de camionnage.

Suivant l'évaluation des besoins, il est proposé à titre de recommandation préliminaire de considérer l'aménagement de nouvelles liaisons interprovinciales parmi l'ensemble des solutions de rechange.

Toute nouvelle solution de rechange découlant de l'examen du présent document ou des activités de planification subséquentes sera également évaluée dans le cadre de l'Étape 2 de l'étude.

4.2.2 Examen des solutions de rechange en matière de planification (options à l'entreprise)

Les solutions de rechange en matière de planification offrent l'occasion d'examiner en profondeur des moyens fonctionnellement différents d'aborder les enjeux de transport. En raison des différences fondamentales entre les solutions de rechange en matière de planification proposées, il devient opportun de porter une attention particulière à l'efficacité de chacune d'entre elles

quant à leur capacité à résoudre le problème énoncé et afin de profiter pleinement des possibilités qu'elles offrent au niveau fonctionnel.

L'examen fonctionnel des solutions de rechange en matière de planification tiendra compte à la fois des principaux facteurs et critères qui déterminent la capacité des solutions proposés à répondre aux enjeux de transport énoncés, ainsi que de leurs impacts potentiels sur l'environnement.

Les solutions de rechange en matière de planification seront évaluées au niveau stratégique, en tenant compte des résultats de l'analyse de la circulation. Les aspects suivants seront évalués :

- la possibilité de répondre à l'accroissement de la demande prévue en matière de transport d'ici 20 ans et d'ici 50 ans;
- la possibilité de répondre aux besoins du camionnage en évitant de faire transiter les camions par le centre-ville;
- la possibilité d'arrimage aux objectifs municipaux d'accroissement de l'utilisation du transport en commun;
- l'importance des impacts environnementaux occasionnés par les solutions de rechange (incidences sur le milieu naturel et les composantes sociales, récréatives et culturelles du milieu de vie).

Le **Tableau 3** présente les critères d'évaluation proposés pour mesurer le rendement prévu et les effets de ces stratégies.

Tableau 3 Critères d'évaluation	
Facteur	Aspect mesuré
Transport	
Demande en matière de transport	La solution de rechange répond-elle à l'accroissement prévu de la demande en matière de transport d'ici

	20 ans et d'ici 50 ans?
Camionnage	La solution de rechange propose-t-elle un nouvel itinéraire de camionnage?
Transport en commun	La solution de rechange contribue-t-elle à l'atteinte des objectifs en matière de transport en commun?
Milieu naturel	
Flore, faune et pêcheries	Les composantes du milieu naturel seront-elles affectées?
Environnement social	
Effets sur le milieu de vie	Les composantes sociales et culturelles du milieu de vie et du milieu bâti seront-elles affectées?
Milieu économique	
Économie	L'économie locale et régionale sera-t-elle avantagée?

L'évaluation initiale des solutions de rechange en matière de planification, telle que présentée dans le recueil des études techniques, sera soumise à un examen approfondi dans le cadre du programme de travail de la deuxième étape. Cette étape a pour but d'analyser des données plus détaillées provenant d'analyses et de la modélisation de l'accroissement projetée de la circulation automobile et du camionnage. Cet examen approfondi permettra d'identifier l'ensemble des solutions de rechange devant être retenues. De plus, cet examen approfondi permettra de confirmer le besoin d'élaborer des plans de re-

change pour les nouvelles infrastructures proposées.

4.2.3 Les inventaires écologiques

L'inventaire des conditions existantes sera complété afin de comparer les options de corridors. Il est proposé d'analyser un corridor élargi d'environ 250 mètres de largeur s'étendant le long des alignements proposés. Cette largeur offrira la souplesse requise pour préciser les alignements particuliers selon les données recueillies sur le terrain. Les inventaires du milieu naturel et du milieu de vie sont décrits dans les sections qui suivent.

4.2.3.1 Le milieu naturel

L'inventaire du milieu naturel comprendra une reconnaissance initiale qui, lorsque nécessaire, sera suivie d'examen détaillés (Phase 2).

L'examen de reconnaissance déterminera les caractéristiques importantes des ressources naturelles et les impacts potentiels le long du corridor. Chacune des options de liaison présente des défis importants en matière de milieu naturel.

Aucune n'offrira un choix sans conflit. Comme il se doit, les analyses et les conclusions feront l'objet d'examen minutieux de la part des organismes de vérification, des citoyens et des organismes non gouvernementaux. Il est donc essentiel que ces analyses du milieu naturel soient complètes, transparentes et surtout, crédibles. Les inventaires seront constitués en utilisant des données existantes et de données stratégiquement recueillies sur le terrain pour chacun des alignements retenus en sélection finale. Cette collecte de données sera axée sur la définition et la description des habitats, ainsi que sur un inventaire de la flore et des principaux groupes fauniques (oiseaux nicheurs, mammifères, amphibiens et reptiles). Une attention particulière sera portée aux espèces et aux particularités d'importance régionale et provinciale, ainsi qu'à la *Loi concernant la protection des espèces sauvages en péril au Canada*, à la *Loi sur les espèces menacées*

et à la politique fédérale sur les milieux humides. Pour chaque corridor optionnel, les données d'inventaire seront organisées géographiquement, c'est-à-dire divisées entre la rive ontarienne, la rivière des Outaouais (y compris les îles) et la rive québécoise. Cela permettra une identification claire des caractéristiques et des fonctions importantes. De plus, cela simplifiera et facilitera grandement l'évaluation de ces données et l'établissement de conclusions en présentant des résultats transparents et crédibles aux organismes de vérification, qu'ils examinent une composante d'une option de corridor en particulier (à l'échelle du voisinage) ou qu'ils examinent toutes les zones de toutes les options proposées (à l'échelle interprovinciale). Le produit final résultera en une analyse techniquement fiable et défendable qui procurera un haut degré de confiance aux membres de l'équipe de l'étude et aux gens de l'extérieur en ce qui concerne l'utilisation de données pour la prise de décision lors des travaux de la Phase 1.

Les principales composantes de l'évaluation de l'habitat naturel comprendront :

- les sources secondaires, incluant le savoir interne et les examens de reconnaissance sur le terrain, fourniront suffisamment de données pour l'évaluation des options de corridors;
- les données sur l'habitat, la végétation et les caractéristiques particulières d'importance stratégique seront mises en évidence pour l'évaluation des ressources et de leur signification;
- les composantes de la partie terrestre du Québec, la rivière des Outaouais et les composantes de la partie terrestre de l'Ontario seront considérées dans l'évaluation de chacune des options de corridors;
- les inventaires multisaisonniers détaillés du milieu naturel des options de corridors privilégiées du point de vue technique seront complétés dans la phase subséquente

de l'évaluation environnementale (Phase 2).

4.2.3.2 Les pêches et l'habitat faunique

Une reconnaissance du site sera entreprise pour examiner les caractéristiques aquatiques et les berges touchées par les corridors de liaison proposés et afin de familiariser l'équipe avec les conditions environnementales du projet. Toutes les sources secondaires d'information existantes seront demandées aux organismes de vérification en vue de documenter les conditions existantes et d'évaluer les besoins en données additionnelles. Une reconnaissance complémentaire du terrain sera entreprise à chacun des sites pour déterminer les composantes sensibles du milieu naturel qui devront être incluses dans le sommaire des conditions existantes et pour évaluer les solutions de rechange. La Phase 1 ne comprendra pas d'enquêtes détaillées sur les pêches. Dans le cadre des travaux de la Phase 2 de l'évaluation environnementale, les options de corridors privilégiés seront soumises à des enquêtes détaillées sur les pêches et seront accompagnées de plans d'atténuation. L'examen de la Phase 1 aidera l'équipe de l'étude à élaborer le plan d'étude détaillé de la Phase 2 de l'évaluation environnementale concernant les enquêtes approfondies. Une fois les recherches documentaires et les enquêtes de reconnaissance sur le terrain complétées, un rapport sommaire sera préparé.

4.2.3.3 Les eaux souterraines

La possibilité de perturbation des eaux souterraines sera évaluée comme suit :

- pour la Phase 1, l'identification de toutes les résidences situées à moins de 150 m qui sont dotées de puits artésiens;
- pour la Phase 2, si cela est recommandé pour la phase suivante, une évaluation, pouvant comprendre des enquêtes porte-à-

porte, une collecte d'échantillons d'eaux souterraines et des niveaux d'eau dans toutes les zones susceptibles d'accueillir des travaux de dynamitage ou de coupes d'excavation de plus de 2 m dans un rayon de 150 m, pourrait être réalisée.

4.2.3.4 Le drainage et l'écoulement des eaux de ruissellement

Cette composante comprendra l'examen des divers enjeux en matière d'eau et de drainage associés aux options de corridors de transport, l'identification des besoins particuliers d'analyse et l'examen des impacts relatifs aux options de liaisons. Ces données seront utilisées pour l'identification des options privilégiées. Même si la principale ressource hydrographique est la rivière des Outaouais, les corridors de transport passant près de la rivière sont également importants en raison des eaux de surface et des impacts qui y sont associés. L'examen des enjeux liés à la gestion des eaux de surface dans les corridors optionnels comprendra la prise en compte des impacts potentiels et des facteurs suivants :

- la quantité des eaux de ruissellement (volumes et débits);
- la qualité des eaux de ruissellement et les exigences de gestion des eaux pluviales;
- les contraintes physiques de drainage;
- l'érosion et la sédimentation;
- les impacts hydrauliques (niveau d'eau et vitesse du courant);
- la glace et les processus riverains;
- la navigation;
- les prises d'eau potable municipales et les autres prises d'eau;
- les emplacements des stations de traitement d'eau municipales, des autres équipements et des points de déversement.

Plusieurs sources de données seront consultées pour colliger l'information pertinente relative aux caractéristiques physiques et hydrauliques de la rivière des Outaouais et des corridors de transport associés aux éventuelles liaisons. La collecte de données comprendra :

- les données sur le débit et les niveaux d'eau de la rivière des Outaouais;
- les politiques de gestion de la rivière des Outaouais;
- les données sur les glaces sur la rivière des Outaouais - l'information historique sur les glaces dans les limites des divers tronçons sera colligée là où elle est disponible et sera considérée en fonction d'éventuelle formation d'embâcle;
- les cartes de navigation et les données bathymétriques pour la rivière des Outaouais;
- les documents existants sur les études des crues, la planification relative aux bassins hydrographiques et la gestion des eaux pluviales;
- la documentation des sections pertinentes du Plan officiel d'Ottawa et du Plan d'urbanisme de Gatineau;
- les études existantes sur le drainage et l'hydrologie;
- la cartographie topographique et la photographie aérienne;
- la cartographie thématique concernant les caractéristiques de la surface des sols, du drainage et des zones humides.

Les considérations d'ordre hydraulique comprendront les besoins de drainage des corridors, les éventuels impacts hydrauliques qui leur sont associés, ainsi que les éventuels impacts hydrauliques associés aux franchissements de la rivière des Outaouais. Les considérations d'ordre local comprendront les spécifications prévues des corridors de liaison et la vulnérabilité des propriétés situées en amont et en aval, quant aux

changements éventuels des niveaux d'eau dans des conditions de crue. Les caractéristiques locales en matière d'érosion et de sédimentation seront également considérées dans l'évaluation des impacts possibles.

4.2.3.5 Les sols et la géotechnique

Cette tâche comprendra la collecte et l'examen de l'information disponible sur les conditions du sous-sol dans les zones des endiguements des approches et des franchissements de la rivière. Cela comprend des sources publiques comme les cartes de géologie des dépôts meubles, les cartes géologiques, les cartes du substratum rocheux, les relevés hydrographiques et les résultats des études particulières du sous-sol effectuées dans les environs de chacune des liaisons, ceux-ci étant obtenus à la fois à partir de sources privées et publiques. Cette information sera présentée graphiquement sous forme de carte de planification géotechnique et accompagnée d'un rapport sommaire. Ce dernier fournit une description des conditions prévues du sous-sol, des éventuelles contraintes et enjeux, incluant par exemple la contamination des sols, et dans la mesure du possible, des moyens d'aborder ces contraintes.

4.2.3.6 Les facteurs sociaux, économiques et culturels

Les facteurs liés aux aspects sociaux, économiques et culturels de l'environnement seront évalués en utilisant des sources secondaires, des observations sur le terrain et de la modélisation, comme suit :

L'acoustique

- dans le cadre de l'Étape 1, l'évaluation du bruit sera effectuée en conformité avec les procédures indiquées dans la Guide du Bruit (Octobre 2006) du MTO, des lignes directives du MTQ et des lignes directrices de la Ville d'Ottawa. Des courbes

courbes de niveau sonores seront élaborées à l'aide de la modélisation acoustique Stamson Version 5.03, à intervalles de 5 dBA;

- les changements du niveau de bruit dans les zones sensibles au bruit (ZSB) seront calculés pour les 10 années suivant la construction du pont ou les améliorations apportées aux voies de circulation.

La qualité de l'air

Les solutions de rechange seront mesurées en fonction de leurs effets potentiels sur les récepteurs fragiles et de leur impact prévu sur les émissions de GES à l'échelle régionale.

- Le calcul des périmètres utilisés pour l'évaluation des incidences des infrastructures proposées sur la qualité de l'air (critères de qualité de l'air ambiant AAQC pour les concentrations de NO₂ et de PM₁₀) s'effectuera par modélisation numérique. Le nombre de récepteurs fragiles situés à l'intérieur des périmètres établis sera répertorié et utilisé pour la comparaison des solutions de rechange. Le NO₂ et le PM₁₀ seront utilisés parce qu'ils sont issus des gaz d'échappement des voitures et des particules de poussière de route et parce que ce sont habituellement les contaminants utilisés pour la comparaison des concentrations prévues aux critères d'usage.
- De plus, les solutions de rechange seront comparées en estimant l'effet prévu de chaque infrastructure proposée sur la quantité totale (en tonnes) d'émissions des contaminants suivants : PM₁₀, PM_{2.5}, CO, NO₂, COV, CO₂, N₂O, et CH₄. Les émissions totales prévues seront comparées aux inventaires existants, incluant la base de données des contaminants préoccupants d'Environnement Canada.

Les ressources communautaires et récréatives

- les ressources communautaires et récréatives seront répertoriées;
- les sentiers piétonniers, les pistes cyclables, les sentiers de motoneige, les routes panoramiques, les forêts faisant l'objet d'une entente et les autres installations de loisir seront identifiés;
- la possibilité d'utiliser le pont de CP Rail (pont Prince-de-Galles) comme future liaison récréative sera évaluée;
- les capitaines de traversiers et de bateaux d'excursion seront contactés en vue d'obtenir des renseignements d'ordre opérationnel;
- les activités, installations et aires de loisirs aquatiques (c'est-à-dire les clubs de voile, les plages de l'Île Petrie, etc.) seront répertoriées;
- les impacts possibles sur la rivière des Outaouais, un cours d'eau navigable, seront examinés;
- les loisirs passifs, comme la photographie du paysage, l'observation d'oiseaux et la randonnée pédestre, seront considérés.

L'utilisation du sol (agriculture, terres fragiles, plans d'urbanisme, etc.)

- effectuer un relevé sur le terrain et faire l'inventaire de la tenure foncière (propriétaires et locataire);
- effectuer une revue de la documentation, c'est-à-dire le Plan officiel d'Ottawa et le Plan d'urbanisme de Gatineau, les règlements de zonage, etc.;
- identifier la capacité du sol à supporter la production agricole;
- identifier les caractéristiques importantes du paysage;
- identifier les zones résidentielles et les aires de loisirs qui pourraient nécessiter une forme d'écran de protection les séparant des nouvelles liaisons;

- identifier les zones industrielles et commerciales;
- identifier les corridors verts et les réseaux d'espaces libres;
- identifier les propriétés éventuellement à risque – un examen historique de la Phase I des zones à l'étude sera effectué des deux côtés de la rivière pour les endiguements des approches, les zones de mise en chantier et les liaisons interprovinciales. L'information historique proviendra de photographies aériennes, des archives municipales d'Ottawa et de Gatineau, des ministères provinciaux de l'Environnement de l'Ontario et du Québec, de la CCN et d'autres sources publiques et privées.

Les aspects économiques

- l'analyse économique sera effectuée sous forme de rapport avantages-coûts pour chaque option. Les valeurs seront calculées en fonction des coûts (acquisition de propriétés, construction, exploitation et entretien) et de leurs avantages (temps de déplacement et consommation de carburant). Ces valeurs refléteront les prix courants et seront indexées de manière à refléter la valeur temporelle de l'argent. L'analyse économique décrira d'autres avantages secondaires, ainsi que les effets sur d'autres secteurs de l'économie, comme le tourisme.

Les ressources patrimoniales et archéologiques

- l'inventaire des ressources patrimoniales sera effectué pour évaluer les sites d'importance historique et préhistorique;
- l'évaluation à l'étape 1 permettra d'identifier les aires d'intérêt historique ou archéologique et sera utilisée comme un critère d'évaluation pour comparer les options, lorsqu'il existe une différence mesurable ou significative entre les options;

- lorsqu'un alignement privilégié du point de vue technique aura été choisi, les aires identifiées comme recelant de grandes possibilités et pouvant être affectées par le tracé privilégié seront examinées en détail dans le cadre de l'évaluation de la Phase 2.

4.3 Étape 3 : Évaluation des plans de rechange (autres façons possibles de réaliser l'entreprise) incluant les types de liaisons, les alignements et les corridors

Dans l'éventualité où l'option d'améliorer les réseaux interprovinciaux (l'option 9) serait retenue à la suite de l'évaluation des solutions de rechange en matière de planification, le présent document présente des moyens jugés raisonnables de mettre en œuvre les nouveaux éléments du réseau d'infrastructures de transport régional. Les méthodes de rechange proposent des moyens de mettre en œuvre l'entreprise. Elles répondent aux questions liées à l'emplacement éventuel et aux moyens de mise en œuvre.

4.3.1 Les plans de rechange

La démarche décrite dans cette section pourra s'étendre à toute solution de planification pouvant être du ressort des partenaires financiers de l'étude (et toute entité agissant à titre de promoteur tel que décrit à la section 2.2 du présent document) et pouvant faire l'objet d'une évaluation environnementale particulière en vertu de la *loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario*. En ce qui a trait à la présente étude, toute structure franchissant la rivière des Outaouais pourrait être soumise à une évaluation environnementale particulière. Tel que décrit à la section 4.2, si l'évaluation des solutions de rechange en matière de planification mène à l'identification de nouvelles solutions, le

promoteur désigné pourra mettre en œuvre les outils et les mécanismes requis par ces nouvelles solutions.

L'étape d'examen des autres façons possibles de réaliser l'entreprise comprendra ce qui suit :

Phase 1 de l'évaluation environnementale

- L'élaboration des plans de rechange (types de liaisons et définition des corridors);
- La mise en forme des plans de rechange (définition des alignements en fonction des aires de contraintes identifiées grâce à la cartographie des corridors);
- L'évaluation approfondie des plans de rechange;
- La description du bien-fondé des plans de rechange, la classification des plans de rechange en ordre de priorité et la sélection du ou des plan(s) de rechange privilégié(s), incluant les corridors, les types de liaisons et l'alignement des tracés routiers;
- La rédaction du rapport sur la planification, les besoins, la justification et la faisabilité;

Phase 2 de l'évaluation environnementale

- La mise au point des plans de rechange à la lumière des inventaires détaillés et de l'évaluation des « effets nets », c'est-à-dire la pondération des incidences environnementales et des mesures d'atténuation s'y rattachant;
- La description détaillée de l'entreprise privilégiée;
- Les études fonctionnelles, incluant des variantes;
- Les concepts préliminaires, incluant des variantes;
- Le rapport de l'évaluation environnementale harmonisée répondant aux exigences fédérales et provinciales en matière d'évaluation environnementale.

Les plans de rechange (autres façons possibles de réaliser l'entreprise) pourront inclure une ana-

lyse détaillée des nouveaux corridors interprovinciaux proposés ainsi qu'un examen des solutions techniques disponibles. Cet examen pourra comprendre l'évaluation de la possibilité d'instaurer des services de traversiers et d'aménager des ponts et des tunnels.

4.3.2 Examen préalable préliminaire des corridors potentiels de la RCN

La mise en œuvre de la présente étude comprend la préparation d'un rapport d'examen préalable définissant en termes généraux les corridors jugés raisonnables et devant être soumis à une analyse détaillée. Ce rapport constitue une étude technique complémentaire au cadre de référence. L'objectif de l'examen préalable préliminaire est de retenir les corridors jugés raisonnables, financièrement abordables, faisables, dont les effets peuvent être atténués et pouvant éventuellement atteindre les objectifs de l'étude. L'analyse préalable préliminaire a été entreprise en deux étapes. Les résultats initiaux de l'examen préalable préliminaire indiquent qu'à l'intérieur de l'aire d'étude régionale, les zones rurales en périphérie des zones urbaines n'ont pas été retenues. Ces aires géographiques n'attirent pas de grands volumes de circulation produits par les zones urbaines et ne pourraient pas desservir les grands volumes de circulation de marchandises. Ces zones rurales sont les secteurs de la RCN situés à l'ouest de Kanata et d'Aylmer et à l'est de Cumberland et de Masson-Angers.

De plus, cet examen préalable préliminaire a conclu qu'il n'y avait pas de possibilité pour de nouveaux corridors à l'intérieur des limites des six ponts existants, soit au cœur de l'agglomération urbaine. La densité du milieu bâti qu'on y trouve écarte la possibilité d'aménager de nouveaux corridors dans cette zone et les raccordements au réseau routier existant limiteraient grandement leur capacité. Par conséquent, dans la zone située entre les ponts

existants (entre le pont Champlain et le pont Macdonald-Cartier), seules des améliorations de GOT sur les six liaisons existantes pourraient être considérées, en plus de l'utilisation possible du pont Prince-de-Galles pour le transport en commun ou le transport des marchandises.

La deuxième étape de l'examen préalable préliminaire était axée sur les corridors disponibles dans les secteurs est et ouest de l'aire d'étude. Ce sont les endroits qui affichent les meilleures possibilités de résoudre les problèmes ciblés par cette étude.

La liste longue des corridors de liaison est illustrée à la **Figure 5**. Cette liste comprend deux nouveaux corridors qui ont été ajoutés lors de l'examen public du projet de cadre de référence. La liste des corridors retenus illustrée à la **Figure 6** est fondée sur l'analyse approfondie qui est documentée en détail dans le recueil des études techniques. Les corridors suivants ont été retenus :

Secteur ouest de l'étude

- 148 / Pink - Riddell / March / 417
- Boulevard des Allumettières - Riddell / March / 417
- Boulevard des Allumettières - Moodie / 417
- Boulevard des Allumettières- 416 / 417 (Acres)

Secteur est de l'étude

- Île Kettle 50-417
- Île Lower Duck 50-174 / 417
- Aéroport de Gatineau 50-174 / 417
- Montée Mineault – Tenth Line 50-174 / 417
- Île Petrie 50-174 / 417
- Masson Angers Cumberland 50-174 / 417
-

Le principal motif de rejet des corridors est l'impossibilité de se conformer au critère exi-

geant d'offrir une liaison qui emprunte les routes artérielles permettant d'accueillir un débit de circulation élevé et d'offrir un itinéraire de camionnage qui puisse être raccordé aux réseaux autoroutiers du Québec et de l'Ontario.

4.3.3 Élaboration des plans de rechange

Les plans de rechange ont été et continueront d'être élaborés à partir de l'analyse de données de sources secondaires, incluant les photographies aériennes et la cartographie à grande échelle des aires de contraintes. La liste des plans de rechange comprend des solutions techniques (traversier, pont, tunnel) de même que des corridors élargis. La liste des corridors potentiels devant être soumis à un examen détaillé dans le cadre de l'évaluation des plans de rechange comprend huit corridors initialement identifiés dans le recueil des études techniques et deux nouveaux corridors ajoutés lors de la première ronde de consultations publiques.

4.3.4 Examen des plans de rechange

4.3.4.1 Étapes du processus d'examen

Le processus d'examen des plans de rechange est divisé en quatre étapes séquentielles :

- Un second examen préalable préliminaire, qui permettra d'écarter les corridors et les types de liaisons qui ne représentent pas un investissement collectif rentable, c'est-à-dire dont le rapport coûts-avantages est insuffisant;
- L'établissement de tracés et d'alignements plus précis au sein des corridors élargis en fonction de la cartographie des contraintes identifiées dans le cadre des inventaires écologiques. Ce sera une évaluation à caractère qualitatif;
- Un examen qualitatif des types de liaisons possibles (traversier, pont, tunnel) dans chaque corridor;

CADRE DE RÉFÉRENCE



- Une évaluation quantitative détaillée des plans de rechange retenus suite aux trois premières étapes de l'examen. Cette démarche est décrite en détail dans la prochaine section.

Figure 5
Liste longue des corridors schématiques de liaisons

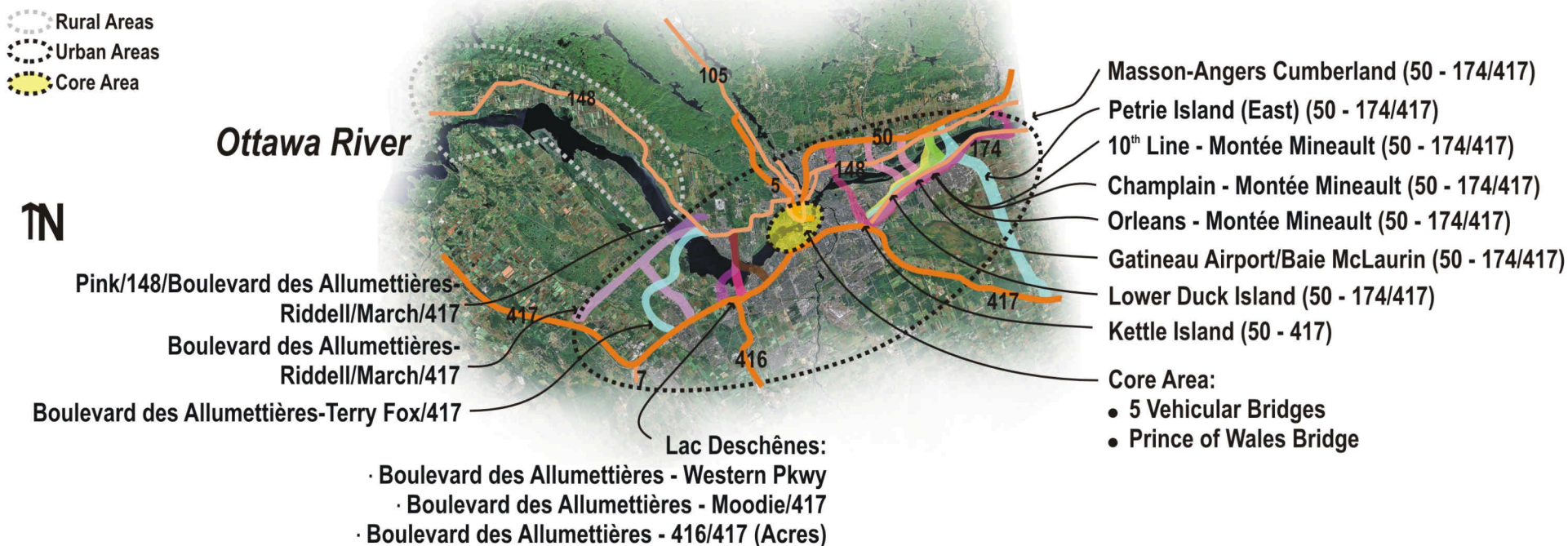
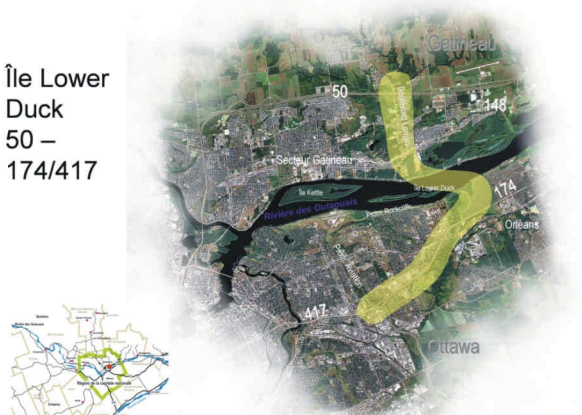
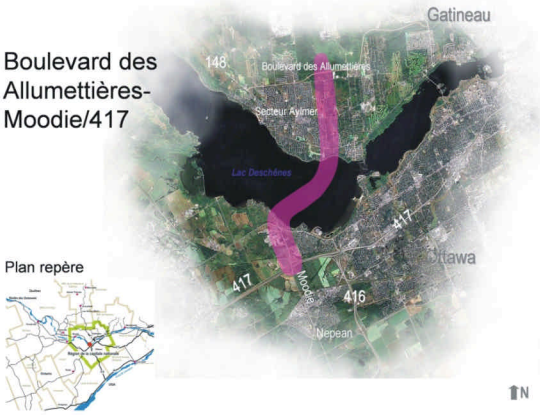
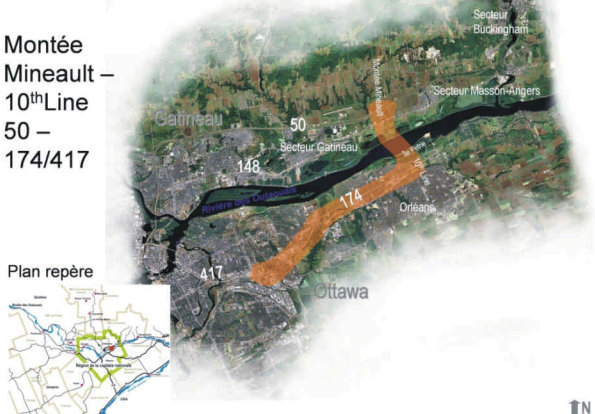
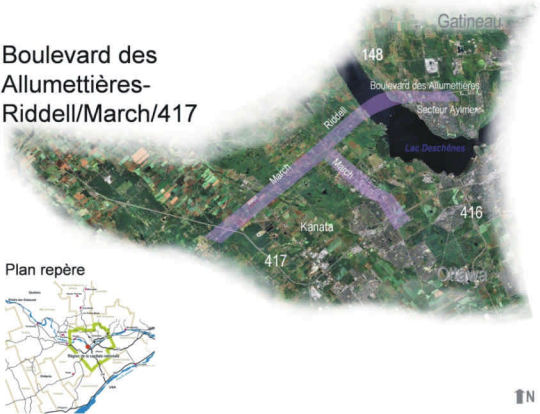
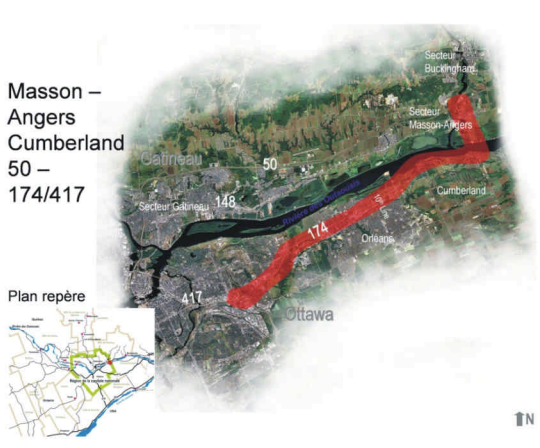


Figure 6
Corridors conceptuels retenus



4.3.4.2 Évaluation détaillée des plans de rechange

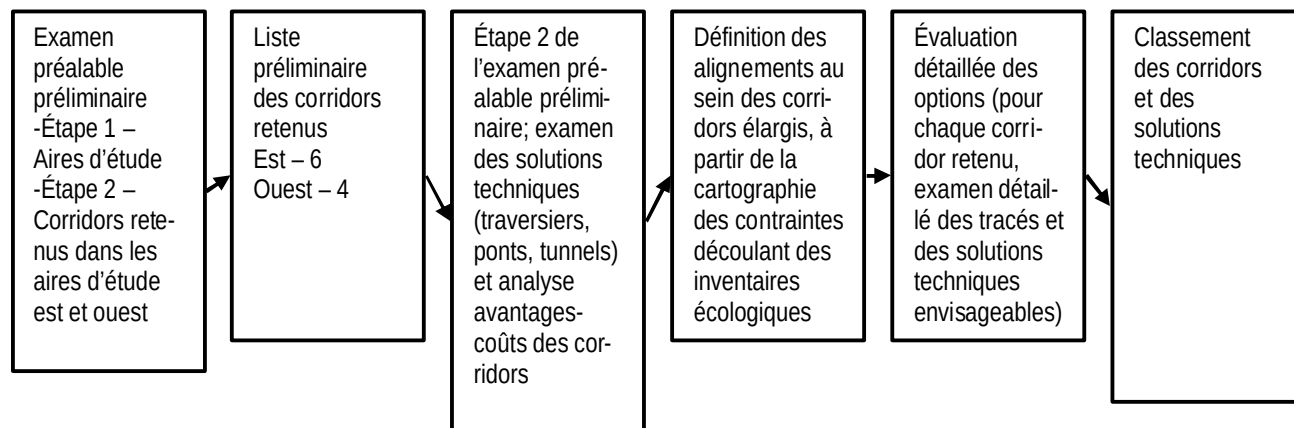
L'analyse et l'établissement des plans de rechange prioritaires dans les aires d'étude est et ouest conduiront à la sélection technique du plan de rechange privilégié. Ce plan de rechange privilégié sera constitué d'un alignement précis au sein d'un corridor élargi et d'un type de liaison (traversier, pont ou tunnel). Le processus d'analyse et d'évaluation est une exigence fondamentale du processus d'évaluation environnementale. Les principes clés de l'évaluation environnementale exigent qu'il y ait imputabilité et traçabilité. Les méthodologies formelles d'évaluation proposées pour le présent projet assureront le respect de ces deux principes fondamentaux.

Les étapes à suivre pour assurer la traçabilité de la démarche d'établissement des plans de rechange prioritaires sont illustrées à la **Figure 7**. L'examen des options retenues inclura l'étude des trois (3) solutions techniques (traversier, pont et tunnel) envisagées pour chacun des dix (10) corridors, en supposant que les solutions techniques proposées et que tous les corridors seront retenus. Cela signifie qu'un maximum de trente (30) options possibles pourraient être soumises à un examen détaillé. Ces options seront classées en ordre de priorité en utilisant une méthode d'évaluation entièrement retraceable, décrite en détail à l' du présent document. L'évaluation mènera au classement des options en ordre de priorité. Le classement des plans de rechange permettra d'identifier le meilleur alignement de l'aire d'étude est (et la meilleure solution technique s'y rattachant) et le meilleur alignement de l'aire d'étude ouest (et la meilleure solution technique s'y rattachant). Parmi ces deux corridors, le corridor ayant obtenu le classement le plus élevé deviendrait le projet priorisé. Au terme de cette démarche viendra l'identification du ou des promoteur(s) qui aura

ou auront à décider de soumettre ou non le corridor priorisé ou les deux corridors à la phase 2 de l'évaluation environnementale.

Le plan technique privilégié pour les futurs corridors de liaison identifiera la conception géométrique préférée pour les corridors en tenant compte de l'analyse technique et financière, des considérations environnementales et des commentaires de tous les participants à l'étude. Tous les dessins requis, tels les plans de base montrant les alignements, les coupes transversales, les profils, le drainage, les services publics, la géométrie, les dessins d'arrangement fonctionnel général, les fermetures de routes, les droits de propriétés et les besoins en biens fonciers, seront complétés.

Figure 7
Organigramme d'évaluation des améliorations proposées aux réseaux interprovinciaux (nouvelles installations)



4.3.4.3 Les techniques d'évaluation

L'approche utilisée est fondée sur une hiérarchie de techniques d'évaluation, soit :

- **L'examen préalable préliminaire** - Une évaluation qualitative initiale pour identifier les solutions de rechange raisonnables à retenir.
- **L'évaluation qualitative** – Aux fins de la présente étude, l'utilisation d'évaluations qualitatives est proposée pour l'évaluation des solutions de rechange en matière de planification et pour comparer les alignements et les technologies dans chacun des corridors.
- **L'évaluation quantitative des coûts et avantages** – L'analyse avantages-coûts sera utilisée pour mesurer le bien fondé d'un investissement. Cet outil sera utilisé dans le cadre de la deuxième phase de l'examen préalable préliminaire. Les corridors présentant des coûts élevés par rapport aux avantages qu'ils promettent en termes de gestion des déplacements pourront être éliminés.
- **Étude préparatoire à l'évaluation détaillée** - Pour l'évaluation des options (alignements et solutions techniques dans chaque corridor), l'étude utilisera une méthode informatique détaillée appelée Multiple Attribute Trade-off System (MATs). Cette méthodologie a été utilisée en Amérique du Nord pour les prises de décision retraceables. Cette approche fournira des pointages numériques pour chacune des solutions de rechange et offrira une plus grande transparence pour permettre au public de comprendre les compromis utilisés pour classer les solutions de rechange. Le MATs est axé sur les différences entre les solutions de rechange. Il tient compte de la complexité de la base de données et il fournit un processus de prise de décision. Il est le mieux adapté aux situations comportant plusieurs critères et solutions de re-

change ou lorsqu'il y a un compromis à dégager entre des critères concurrents.

Le processus MATS comprend les étapes suivantes :

- l'élaboration d'une « liste longue » de critères d'évaluation avec les commentaires du public et des organismes;
- des ateliers et des rencontres de groupes de discussion pour préparer une « liste courte » de critères d'évaluation pour chacun des groupes de solutions de rechange;
- la collecte de données (p. ex., les inventaires environnementaux);
- l'établissement des fonctions d'utilité collective (lier les impacts aux préférences);
- la pondération des critères d'évaluation;
- le pointage des solutions de rechange;
- le classement ou l'établissement des priorités des solutions de rechange;
- la sélection des corridors de rechange préférés du point de vue technique;
- les analyses de sensibilité;
- l'examen public.

Cette approche systématique est conforme aux pratiques du MTO, du MTQ et du MEO pour l'évaluation de solutions de rechange. Elle permet d'éviter plusieurs des pièges associés aux techniques moins formelles en utilisant une approche analytique qui mesure les pointages à partir de relations mathématiques, c'est-à-dire que le degré de subjectivité de l'équipe de l'étude est réduit au minimum. Elle est retraceable, permettant à l'équipe de l'étude et au public d'apprécier l'arbitrage mis en cause dans l'évaluation et d'examiner cette information dans le processus de prise de décision.

4.3.4.4 *Méthodologie de l'évaluation quantitative détaillée*

L'évaluation quantitative détaillée sera réalisée suite à l'élaboration des plans de rechange et à leur bonification en fonction des résultats des travaux de recherche, des études techniques et de la consultation des parties concernées.

Le ministère de l'Environnement de l'Ontario recommande que l'approche méthodologique de l'évaluation environnementale soit clairement définie et que les organismes gouvernementaux, les autorités municipales, les autres organismes concernés, les Premières nations et le public soient consultés dès le début de l'évaluation environnementale. L'approche méthodologique utilisée pour prédire les effets environnementaux nets et pour évaluer les avantages et les désavantages devrait clairement identifier les différences entre les options et justifier de manière retraceable de bien-fondé du choix de l'option privilégiée. La première tâche du processus d'évaluation détaillé sera d'élaborer une longue liste de critères d'évaluation à partir desquels les options seront évaluées. Cette tâche comprendra deux étapes, soit l'identification des principaux groupes de facteurs, suivie par la sélection d'un certain nombre de sous-facteurs. Les groupes de facteurs utilisés pour décrire la division générale des secteurs distincts aux fins d'évaluation seront choisis par l'équipe de projet. Ils seront présentés au public et, à la suite de cette consultation, ils seront acceptés afin de définir l'environnement à évaluer.

Il est proposé d'inclure les groupes de facteurs suivants :

- la circulation et les transports;
- l'utilisation du sol et la propriété foncière;
- l'environnement naturel;
- l'environnement social et culturel;
- l'environnement économique;
- le coût du cycle de vie.

Les sous-facteurs devant être pris en compte pour chaque groupe de facteurs sont décrits ci-après.

4.3.4.5 Critères d'évaluation

Cette section présente les sous-facteurs pour chacun des groupes de facteurs.

La circulation et les transports

Les sous-facteurs du groupe de facteurs Circulation et transports pourraient comprendre : la sûreté des transports, les niveaux de service, la mobilité, la congestion, les codes reconnus et les normes admises, la construction par étapes, la continuité du système interprovincial, le raccordement aux réseaux routiers locaux et provinciaux, le temps de déplacement, l'efficacité de la circulation des marchandises et les améliorations de la part modale du transport en commun. L'analyse des transports et la conception fonctionnelle des alignements des liaisons de rechange tiendront compte des exigences de dégagements vertical et horizontal de Transports Canada et de la Loi sur la protection des eaux navigables, de la protection des piliers et des configurations des échangeurs ou intersections pour qu'ils fonctionnent à un niveau de service acceptable pour satisfaire la future demande en circulation. Les sous-facteurs particuliers pourraient comprendre :

- les avantages de toutes modifications au système de transport interprovincial en matière de demande de circulation des personnes et des marchandises;
- les changements quant à la croissance des déplacements interprovinciaux aux heures de pointe et la demande induite de toute modification proposée au système de transport interprovincial;
- la mesure dans laquelle toute modification proposée au système de transport interprovincial permet de solutionner les questions et problèmes identifiés (p.ex., les objectifs de niveau de service à la ligne écran);

- la mesure dans laquelle l'utilisation des réseaux routiers et de transport en commun existants sont rendus plus efficaces par le recours aux mesures de GDT et de GOT;
- les impacts de toute modification proposée au système de transport interprovincial sur l'amélioration de la connectivité et de la continuité des réseaux;
- les impacts de toute modification proposée au système de transport interprovincial sur l'amélioration du choix modal et sur la création d'un système de transport plus équilibré;
- les impacts de toute modification proposée au système de transport interprovincial sur la conformité aux plans et politiques d'ordre fédéral, provincial et municipal.

L'utilisation du sol et les biens fonciers

Les sous-facteurs peuvent être évalués au moyen de sources secondaires, d'observations sur le terrain, de la documentation, des politiques et des règlements de zonage municipaux pertinents qui s'attardent généralement, mais sans s'y limiter, au design urbain, au bruit, à l'intégrité communautaire, aux possibilités de loisirs, aux services d'urgence, aux plans et politiques d'utilisation du sol, à l'esthétique, aux impacts visuels et aux spécifications des propriétés. Les sous-facteurs particuliers pourraient comprendre, mais sans s'y limiter :

- la perte de superficies de lotissements résidentiels;
- la perte de superficies de développements institutionnels;
- la perte de superficies de parcs et de terrains de loisirs.

L'environnement naturel

Les sous-facteurs à évaluer comprennent, sans s'y limiter, la pêche et les habitats aquatiques, les animaux sauvages, les espèces importantes de la

faune et de la flore, les zones naturelles importantes comme les cours d'eau et les terres fragiles, la végétation importante, les eaux de surface, les eaux souterraines, la qualité de l'air, les sites contaminés, le contrôle de l'érosion et de la sédimentation, la gestion des eaux pluviales et la gestion de tous les matériaux excédentaires. Les sous-facteurs particuliers pourraient comprendre les effets sur :

- les caractéristiques, les fonctions, les systèmes et les communautés de l'environnement naturel;
- les possibilités de restauration des rives et des habitats aquatiques;
- l'exploitation des terres agricoles et des terres fragiles;
- les changements (positifs et négatifs) sur les émissions de gaz toxiques et à effets de serre;
- la conformité avec les politiques fédérales, provinciales et municipales de protection de l'environnement et des espaces verts;
- les caractéristiques importantes des habitats du poisson, y compris les zones de frai et d'alevinage et les aires de nourriture et de croissance;
- la qualité de l'eau (eaux de surface et eaux souterraines);
- les terres humides et les fonctions du milieu humide;
- la végétation rare et les espèces d'animaux sauvages et de poissons (menacées et en voie de disparition) visées par la Loi sur les espèces en péril;
- les corridors écologiques;
- les aires d'environnement naturel et les aires naturelles urbaines;
- les sites contaminés;
- les terres forestières et les terres à bois.

L'environnement social et culturel

Les sous-facteurs particuliers pourraient comprendre, sans s'y limiter :

- les sites historiques et archéologiques;
- les impacts comme le bruit, les vibrations et l'éclairage;
- les ressources de loisirs passifs (accessibilité des berges, points d'accès routiers, observation d'oiseaux, kayak, etc.);
- les changements (négatifs et positifs) du caractère et de la cohésion de la communauté;
- les caractéristiques des paysages culturels;
- les impacts prévus sur la qualité de l'air;
- les impacts prévus du bruit.

L'environnement économique

Les sous-facteurs seront évalués au moyen des économies de temps en déplacement des autos et des camions. De plus, l'évaluation tiendra compte des commentaires des intervenants économiques et comprendra, mais sans s'y limiter, les activités commerciales et industrielles, les besoins en biens fonciers, les affaires et le tourisme. Les sous-facteurs particuliers pourraient comprendre, sans s'y limiter, les avantages ou les impacts sur :

- les économies de temps de déplacement;
- l'activité agricole;
- les zones commerciales et industrielles;
- les politiques économiques provinciales, régionales et municipales en matière de tourisme et de loisirs;
- les stratégies de gestion de la croissance et de l'utilisation du sol dans les plans provinciaux, régionaux et municipaux.

Le coût du cycle de vie

Les sous-facteurs comprennent, mais sans s'y limiter, les coûts de construction, d'entretien et d'acquisition de biens fonciers. Les critères particuliers pourraient comprendre:

- les besoins en biens fonciers;

- les coûts d'investissement, d'exploitation et d'entretien;
- les coûts d'entretien et les futurs coûts d'exploitation.

À l'intérieur de chacun de ces groupes de facteurs, des sous-facteurs seront identifiés pour décrire et mesurer les impacts des options. Les sous-facteurs seront d'abord développés à partir d'une longue liste créée par l'équipe de travail. Des sous-facteurs seront ajoutés ou supprimés à la suite des séances d'informations avec des organismes externes. Un test, qui sera utilisé lorsqu'il sera question d'accepter ou de rejeter un sous-facteur, permettra de comparer les options proposées. L'équipe de travail devra convenir que la différence entre les options est assez importante et que le sous-facteur décrit de façon juste cette partie du milieu naturel ou social qui devrait être incluse dans la démarche de prise de décision.

4.3.5 Énoncé de souplesse

Ces solutions de rechange, groupes de facteurs et sous-facteurs sont présentés à titre préliminaire seulement. La démarche d'évaluation environnementale prévoit la souplesse nécessaire pour en étudier d'autres à la demande du public ou suite à la réalisation des inventaires environnementaux.

4.3.6 Autres lois, lignes directrices et politiques

D'autres lois, politiques et lignes directrices qui pourraient être applicables au présent projet comprennent : le Plan directeur de la Ceinture de verdure; la Déclaration de principes de l'Ontario (2005); la législation sur les pêches du ministère des Pêches et des Océans; la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*; la *Loi sur la protection des eaux navigables*; les ordonnances approuvées du Conseil de l'Office des transports du

Canada; la *Loi sur les pêches*; la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario*; la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*; les politiques provinciales sur les terres humides et la *Loi sur les espèces en voie de disparition*. En cas d'incohérence entre le cadre de référence et les politiques et les lignes directrices de la CCN ou tout autre texte de loi, la préséance serait accordée aux politiques, aux lignes directrices ou aux lois et règlements.

4.4 Le programme de travail de la future Phase 2

Le programme de travail de la future Phase 2 sera défini à la fin de l'étude de la Phase 1. Toutefois, ce programme devrait :

- définir une méthodologie, des facteurs et des critères détaillés d'évaluation, en consultation avec les partenaires de l'étude, les intervenants et le public;
- évaluer les impacts environnementaux, sociaux, économiques, des transports, du transport en commun, du design, de la propriété foncière et de la planification pour les liaisons de transport interprovincial préférées du point de vue technique et les alignements conceptuels des routes qui leur sont associées, y compris les impacts au cours de la construction, les impacts cumulatifs et les mesures d'atténuation;
- entreprendre l'élaboration de concepts préliminaires pour les solutions de rechange privilégiées du point de vue technique, y compris les routes d'approche et les alignements des intersections avec les réseaux de transports et les services de transport en commun existants et projetés;
- identifier les besoins en biens fonciers conformément aux concepts préliminaires des solutions de rechange privilégiées du point de vue technique;
- proposer une ventilation sommaire des coûts pour les solutions de rechange choisies.

- sies, incluant les coûts d'immobilisation, d'exploitation et d'entretien;
- identifier une stratégie de mise en œuvre préférée en se servant d'une structure de répartition du travail (SRT), y compris les méthodes de financement comme le partenariat privé-public, la conception-construction-exploitation et d'autres;
- préparer le rapport préliminaire d'évaluation environnementale en prévision des consultations avec les intervenants et le public pour obtenir des commentaires sur les résultats de l'évaluation environnementale. Les consultations comprendront, sans s'y limiter, des rencontres avec divers intervenants pour aborder des enjeux particuliers au cours du processus de l'étude, des assemblées publiques ouvertes au grand public et des périodes réservées aux observations du public sur des aspects particuliers de l'étude d'évaluation environnementale;
- préparer la consultation publique et les rapports de consultation faisant état des préoccupations exprimées par les organismes et des réponses à ces préoccupations;
- prévoir quatre itérations du rapport préliminaire d'évaluation environnementale et des rapports de consultation, incluant l'examen et les commentaires de la CCN, des partenaires de l'étude, des organismes de réglementation et des autres parties concernées;
- préparer le rapport final de l'évaluation environnementale qui intègre les commentaires et corrections résultant de l'examen par les parties concernées et le public;
- présenter le rapport de l'évaluation environnementale au Comité des transports de la Ville d'Ottawa, au Comité plénier de la Ville de Gatineau, au Comité de la haute direction de la CCN, au MTO, au MTQ et au public;

- obtenir l'approbation de l'évaluation environnementale conformément aux dispositions des lois fédérale et provinciales.

5.0 LE PLAN DE CONSULTATION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La présente étude d'évaluation environnementale comprend un plan complet de consultation publique pour aborder les enjeux et les intérêts avec les résidents, les intervenants communautaires, les Autochtones, le milieu des affaires et les groupes environnementaux. Le plan de consultation est présenté dans le **recueil des études techniques**; il est résumé dans les paragraphes qui suivent.

Le plan de consultation assurera que tous les enjeux et les préoccupations du public et des intervenants soient signalés tôt dans le processus et traités efficacement et adéquatement selon un processus ouvert et participatif de consultation publique. Il y aura des rencontres du Groupe de consultation publique (GCP) et du Comité consultatif technique (CCT) comprenant notamment des groupes communautaires, des gens d'affaires et des groupes d'intérêt particuliers. La consultation publique sera effectuée par différents moyens, y compris des rencontres, des séances d'information et un site Web pour encourager et obtenir les commentaires du grand public.

Le public des deux côtés de la rivière des Outaouais sera consulté. L'aire d'étude est le corridor de la rivière des Outaouais, défini par les zones urbaines et non urbaines le long des rives de Gatineau et d'Ottawa, à l'intérieur des limites municipales.

Une liste initiale de contacts a été élaborée et comprend des individus, des groupes, des associations environnementales, des groupes de contribuables, des organisations de loisirs, des groupes d'agriculteurs et tous ceux qui ont déjà manifesté un intérêt pour la présente étude. La

base de données développée pour le cadre de référence de la présente évaluation environnementale servira de point de départ pour cette liste et sera revue selon les besoins. Ceux qui seront inscrits dans la base de données de la consultation seront avisés des activités du projet, y compris la mise en œuvre de l'étude, les séances de consultation publique (SCP) et le suivi (selon le cas). Les individus et les groupes inscrits sur la liste de contacts recevront directement des courriels ou des envois postaux les avisant des jalons clés et des activités de consultation. Les méthodes informatives supplémentaires comprennent les annonces dans les journaux locaux et régionaux, des affiches installées dans les endroits publics de grande affluence et des annonces affichées sur les sites Web des municipalités ou d'autres intervenants.

5.1.1 Le site Web

Le site Web du projet fait partie intégrante de la stratégie de communication avec toutes les parties concernées. Le site Web affichera les événements de l'étude et procurera aux intervenants un accès facile à la documentation et à l'information, y compris les rapports, les cartes, etc. Une section « Contactez-nous » permettra aux intervenants de faire parvenir leurs commentaires et leurs questions directement par courriel à l'équipe du projet. L'adresse du site Web www.liaisonsrcn.ca a été utilisée pour la préparation du cadre de référence et continuera à être le site Web du projet au cours de la préparation de l'évaluation environnementale particulière. Tous les documents et communications seront offerts au public et aux intervenants dans les deux langues officielles.

5.1.2 Dispositifs d'accès aux documents imprimés – courrier postal, télécopies et feuilles de commentaires

Les intervenants, gouvernements, organismes concernés et le public seront invités à transmettre leurs commentaires lors des séances de consultation publique comme ils désirent, incluant le courrier postal, les télécopies, les feuilles de commentaires et le courrier électronique.

5.1.3 Les séances de consultation publique (SCP)

Les séances de consultation publique seront organisées sous forme de « soirées portes ouvertes » et les présentations permettront au public d'examiner, de réfléchir, d'échanger de l'information et de poser des questions. Il est proposé de tenir deux rondes de SCP coïncidant avec les étapes de planification mentionnées plus haut (en plus de la SCP tenue au cours de la préparation du cadre de référence). Chacune des rondes de SCP comprendra trois assemblées particulières tenues de chaque côté de la rivière des Outaouais, dans les secteurs est, central et ouest. Les SCP seront offertes aux principaux jalons et points de décision de l'étude. Des employés bilingues seront disponibles à toutes les séances. Les emplacements précis de chacune des SCP seront déterminés en se basant sur les besoins ou enjeux du projet, sur les commentaires des municipalités et sur la disponibilité des lieux de présentation. Les SCP remplissent une fonction importante en fournissant une occasion pour les membres de l'équipe du projet de poser des questions au public et de mieux comprendre les conditions particulières, les enjeux et les préoccupations concernant l'étude.

Le format des SCP sera suffisamment souple pour permettre à l'équipe de projet d'intéresser véritablement le public tout au long des diverses étapes du processus de l'évaluation environnementale. Le format des SCP pourra varier et comprendre des présentations par l'équipe de

projet pour aider le public à comprendre les questions techniques ou des ateliers pour permettre au public d'apporter sa contribution aux prises de décision au cours du processus de l'étude.

5.1.4 Le Comité consultatif technique (CCT)

Le Comité consultatif technique sera composé des ministères et organismes provinciaux concernés, des agences de protection de l'environnement et des autorités fédérales. Un CCT a été utilisé au cours de la préparation du projet de cadre de référence. Bien qu'ils ne soient pas issus d'organismes gouvernementaux, les représentants de Transport 2000 et du CREDDO (Conseil régional de l'environnement et du développement durable en Outaouais) ont été invités à émettre des commentaires techniques. Les réunions du CCT coïncideront avec les étapes clés de l'étude. D'autres réunions ou discussions avec des organismes de réglementation particuliers seront envisagées au fur et à mesure des besoins, afin d'aborder des questions particulières.

5.1.5 Le Groupe de consultation publique (GCP)

Le GCP sera composé de représentants de groupes communautaires choisis des deux provinces. Le GCP fournira à l'équipe de projet les commentaires, les avis et la connaissance du milieu qui serviront à l'analyse et à l'évaluation des activités. Le mandat particulier, le choix des membres et le calendrier des rencontres du GCP seront finalisés avec la participation des partenaires et des intervenants de l'étude au début de la présente évaluation environnementale. On prévoit que quatre (4) rencontres du GCP seront tenues pour coïncider avec les phases clés de l'étude. Les rencontres seront dirigées par un animateur et les discussions seront enregistrées pour s'assurer de l'utilisation efficace du temps et pour optimiser l'efficacité des recommanda-

tions à l'équipe de projet. Les sommaires et les recommandations du GCP seront rendus publics sur le site Web du projet.

5.2 La consultation municipale

Les deux municipalités concernées seront consultées au cours de l'étude pour obtenir de l'information sur les caractéristiques de l'aire d'étude, échanger l'information pertinente sur l'étude et obtenir des commentaires sur les enjeux des projets concernant chacune des municipalités. De plus, le personnel sera consulté pour déterminer la méthode appropriée et le choix du moment pour les communications et les rencontres de l'équipe de projet avec les conseils locaux et régionaux.

5.2.1 Les présentations aux conseils et aux comités des villes d'Ottawa et de Gatineau

Les conseils municipaux sont des intervenants clés dans le processus de l'évaluation environnementale. Les présentations aux conseils ou aux comités seront effectuées au fur et à mesure des besoins ou selon ce que la CCN et les partenaires de l'étude jugeront nécessaire et selon le personnel municipal.

5.3 La consultation des organismes externes

Les organismes de réglementation apportent une contribution valable en identifiant les questions de conformité (lois, règlements, politiques et programmes) et autres domaines d'intérêt en ce qui a trait à leurs domaines de compétence. Les ministères provinciaux ainsi que les organismes de réglementation fédéraux, provinciaux et municipaux devront obligatoirement participer à l'ensemble du processus.

5.4 Le plan de consultation des Autochtones

Les intérêts des Autochtones seront pris en compte par le biais d'entretiens avec les communautés autochtones et par l'entremise des organismes fédéraux et provinciaux concernés, ce qui permettra d'assurer la conformité aux exigences de l'évaluation environnementale, de respecter l'obligation légale de consulter conformément à la section 35 de la *Loi constitutionnelle* et le cadre juridique du Conseil du Trésor du Canada en matière de consultation et d'accommodement avec les groupes autochtones. Ces communautés et organismes seront approchés et il leur sera demandé d'identifier tout intérêt éventuel et de confirmer leur participation au processus de consultation. Le plan de consultation des Autochtones sera élaboré au cours de l'étude d'évaluation environnementale en collaboration avec tous les groupes autochtones éventuellement touchés qui souhaitent participer au processus de l'évaluation environnementale particulière. Le plan de consultation des Autochtones pourrait s'étendre au-delà de ce qui serait ordinairement requis en vertu des lois en matière d'évaluation environnementale à cause des obligations de consultation en vertu de la section 35 de la *Loi constitutionnelle*, tel que confirmé par de récentes décisions des tribunaux.

Des négociations exhaustives sur des revendications territoriales sont en cours en ce qui concerne le côté ontarien de l'aire d'étude. Du côté québécois, il a déjà été mentionné d'une revendication territoriale, mais aucune négociation n'est en cours présentement.

Au cours de l'examen du projet de cadre de référence, des lettres de consultation ont été envoyées aux Premières nations algonquines. Du côté de l'Ontario, la lettre a été envoyée au représentant négociateur pour les Algonquins de Pikwakanagan et les consultations respecteront tous les protocoles établis avec les Premières nations algonquines. Du côté du Québec, la lettre a

été envoyée au Conseil de bande de Kitigan Zibi Anishinabeg pour l'inviter à une rencontre au cours de laquelle seraient présentés et commentés le projet et les éventuels intérêts autochtones.

6.0 LA CONSULTATION LORS DE LA PRÉPARATION DU CADRE DE RÉFÉRENCE

Le principal objectif de la consultation au cours de la préparation du CR était d'obtenir des commentaires sur le contenu du cadre de référence. Un accent particulier a été mis sur le but de l'étude, sur la gamme des solutions de rechange et sur la méthode proposée pour évaluer les solutions de rechange. L'examen préalable préliminaire a été présenté au public pour demander des commentaires sur l'ajout ou le retrait possible de solutions de rechange. La consultation au cours de la préparation du cadre de référence a été effectuée conformément aux exigences de la loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario (dans le cadre de la démarche coordonnée d'évaluation environnementale). La loi ontarienne précise qu'« autant de personnes qu'il puisse en être d'intéressées » soient consultées au cours de la préparation du cadre de référence.

Les paragraphes suivants présentent un résumé de la consultation entreprise au cours de la préparation du cadre de référence. Les détails des résultats de ces activités de consultation sont compris dans le registre de consultation (inclus dans le recueil des études techniques du cadre de référence).

Au cours du processus de consultation, les intervenants, les groupes d'intérêt et le public ont été invités à poser des questions et à émettre des commentaires au sujet de l'étude.

Un certain nombre d'activités de consultation ont été entreprises au cours de la préparation du cadre de référence dont les suivantes :

- la formation d'un Groupe de consultation publique (GCP) qui comprend des représentants de groupes communautaires à l'intérieur de l'aire d'étude;
- une réunion du GPC le 22 mai 2007;
- la formation d'un Comité consultatif technique (CCT) comprenant des représentants fédéraux, provinciaux, municipaux et de groupes d'intérêt;
- une réunion du CCT le 5 avril 2007;
- l'entrée en contact avec les Premières nations et une invitation à une rencontre;
- le développement du site Web du projet (www.liaisonsrcn.ca) qui présente des renseignements pertinents et actualisés au sujet du projet, incluant le cadre de référence;
- la préparation d'une liste des questions les plus fréquemment posées sur le site Web;
- la présentation aux représentants des législateurs provinciaux du Québec (membres de l'Assemblée nationale de la RCN);
- une trousse médiatique fournie aux conseillers de la Ville d'Ottawa et aux députés fédéraux;
- briefing média le 22 mai 2007.
- des présentations formelles au Québec et en Ontario les 12 et 18 juin 2007 respectivement;
- des présentations formelles pour information au Comité des transports de la Ville d'Ottawa et au Comité plénier de la Ville de Gatineau les 20 et 26 juin respectivement.

Assemblées publiques

L'équipe de projet a organisé six séances de consultation publique en juin 2007. Ces assem-

blées publiques ont eu lieu aux endroits suivants :

Le mercredi 6 juin 2007

École secondaire du Versant (cafétéria)

808, boul. de la Cité,
Secteur Gatineau (Québec)

Soirée portes ouvertes

De 17 h à 21 h

Le jeudi 7 juin 2007

Centre de services d'Aylmer

(5^e étage)

115, rue Principale
Secteur Aylmer (Québec)

Soirée portes ouvertes

De 17 h à 21 h

Le mardi 12 juin 2007

Maison du Citoyen (Agora)

25, rue Laurier
Secteur Hull

Soirée portes ouvertes

17 h à 19 h

Présentation

19 h

Le mercredi 13 juin 2007

Complexe récréatif de Kanata

(Étage supérieur)

100, place Walter Baker
Secteur Kanata

Soirée portes ouvertes

De 17 h à 21 h

Le jeudi 14 juin 2007

École secondaire Sir Wilfrid Laurier (Cafétéria)

1515, chemin Tenth Line
Secteur Orléans

Soirée portes ouvertes

De 17 h à 21 h

Le lundi 18 juin 2007

Hôtel de ville d'Ottawa

110, avenue Laurier Ouest

Ottawa

Soirée portes ouvertes

17 h à 19 h

Présentation

19 h

Les avis annonçant les séances de consultation publique ont été publiés au préalable dans les quotidiens locaux suivants :

- L'Ottawa Citizen – 23 mai 2007;
- Le Droit – 23 mai 2007;
- La Revue de Gatineau, 23 mai 2007.

Ces assemblées publiques avaient pour but la présentation des principaux éléments du cadre de référence, de l'examen préalable préliminaire et de l'approche méthodologique de l'évaluation environnementale, en plus de répondre aux questions et aux préoccupations du public. À la demande des participants aux séances de consultation publique, la date limite de remise des commentaires par le public a été reportée au 13 juillet 2007.

6.1 Examen pré-soumission du projet de cadre de référence

Le projet de cadre de référence a été affiché sur site Web du projet à compter du 22 mai 2007. De plus, des copies papier étaient disponibles pour consultation lors des séances de consultation publique. Le CCT a été invité à transmettre ses commentaires au sujet du cadre de référence avant le 22 mai 2007.

De plus, le projet de cadre de référence était disponible pour consultation aux bibliothèques suivantes :

Commission de la capitale nationale

40, rue Elgin, bureau 202

Ottawa, ON

(613) 239-5123 ou 5136

Ministère des Transports de l'Ontario

Bureau régional d'Ottawa

530, chemin Tremblay

Ottawa, ON

(613) 745-6841 ou 1-888-362-1770

Hôtel de Ville d'Ottawa

110, avenue Laurier Ouest

Ottawa, ON

Bibliothèque publique centrale d'Ottawa

120, rue Metcalfe

Ottawa, ON

613-580-2945

Bibliothèque publique Beaverbrook

2500, promenade Campeau

Ottawa, ON

613-592-2712

Bibliothèque publique de Gloucester Nord

2036, chemin Ogilvie

Ottawa, ON

613-748-4208

Bibliothèque publique d'Orléans

1705, boulevard Orléans

Ottawa, ON

613-824-1962

Bibliothèque publique de Cumberland

1599, chemin Tenth Line

Ottawa, ON

613-580-2954

Ministère des Transports du Québec

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

Gatineau, QC

819 772-3107

Maison du Citoyen

25, rue Laurier

Gatineau, QC

3-1-1

Centre de services Aylmer

115 rue Principale

Gatineau, QC

3-1-1

Centre de Services Buckingham

515, rue Charles

Gatineau, QC

3-1-1

Centre de services Gatineau

144, boulevard de l'Hôpital

Gatineau, QC

3-1-1

Centre de Services Hull

775, boulevard de la Carrière

Gatineau, QC

3-1-1

Centre de services Masson-Angers

57, chemin de Montréal Est

Gatineau, QC

3-1-1

Bibliothèque Docteur-Jean-Lorrain

20, boulevard Lorrain

Gatineau, QC

(819) 669-5201

De plus, des avis signalant la disponibilité du projet de cadre de référence ont été affichés sur le site Web du projet et ont été transmis à toutes les personnes figurant sur la liste d'envoi de l'étude et sur la liste des organismes pouvant être intéressés par l'étude.

Tous les commentaires recueillis ont été pris en compte lors de la préparation de la version définitive du cadre de référence.

6.2 Considération des questions et préoccupations découlant

de la consultation pré-soumission

Les commentaires et préoccupations exprimés par les conseillers municipaux, les collectivités locales, le public, les organismes concernés et les groupes d'intérêts ont été encouragés et documentés tout au long de la préparation du cadre de référence. En plus de tous les commentaires recueillis au cours des six assemblées publiques, l'équipe a consigné les autres commentaires reçus par le biais du Web, d'appels téléphoniques, des rencontres du Comité consultatif technique (CCT), des rencontres du Groupe de consultation publique (GCP) et de résolutions de conseils municipaux. Tous les commentaires reçus ont été examinés et des réponses ont été formulées, comme il se devait. Lorsque justifiés, ces commentaires ont été inclus dans le document du cadre de référence.

Les paragraphes suivants résument les commentaires recueillis :

- de nouveaux corridors ont été proposés dont : le corridor chemin Pink – avenue Riddell (retenu); le chemin Range (non retenu); le corridor Deschênes – Pinecrest (non retenu); le chemin Shefford (non retenu); et le corridor de l'est de l'Île Lower Duck – boulevard de l'Aéroport (retenu);
- des commentaires demandant que le corridor Deschênes – promenade de l'Ouest soit ajouté ou rejeté, selon le cas (ce corridor a été examiné à nouveau; il est toujours recommandé de l'exclure de la liste des corridors à retenir pour un examen plus approfondi);
- demandes d'exclure les corridors du secteur ouest en raison des effets environnementaux anticipés, des coûts importants et de l'impact éventuel sur la navigation de plaisance. (À partir de l'examen de ces enjeux, il est recommandé de compléter la deuxième partie de l'examen préalable à ti-

tre d'Étape 1 lorsque les données pour la modélisation de la circulation et les données sur les coûts permettront de compléter les analyses avantages-coûts);

- demandes d'ajouter le pont Prince-de-Galles comme solution de rechange en matière de planification pour le transport en commun ou le transport des marchandises (cette proposition a été ajoutée au cadre de référence);
- demandes de veiller à ce que les objectifs et les opportunités en matière d'accroissement de la part modale du transport en commun soient considérés à titre de solutions de rechange en matière de planification (cette proposition a été ajoutée au cadre de référence);
- demandes de considérer le retrait des camions lourds du centre-ville (la réduction de la circulation des camions lourds est un but de l'étude);
- les participants ont reconnu l'importance des impacts éventuels sur la santé publique des solutions de rechanges, comme la qualité de l'eau dans les environs de l'usine de filtration d'eau et la menace la circulation des matières dangereuses via les véhicules lourds dans le centre-ville;
- les participants ont reconnu l'importance des impacts éventuels sur les ressources récréatives;
- les participants ont reconnu l'importance d'une consultation publique significative et efficace;
- Les participants ont soulevé des préoccupations quant au calendrier d'intervention à l'égard des problèmes qui perturbent le centre-ville depuis des décennies.

7.0 AUTRES APPROBATIONS REQUISES

La planification et la documentation du présent projet ont été regroupées en un seul processus. Cependant, l'approbation de l'entreprise en vertu des trois lois applicables en matière d'évaluation environnementale sera échelonnée conformément aux exigences réglementaires de chaque loi. Il est probable que l'approbation ontarienne de l'évaluation environnementale précède les approbations canadienne et québécoise.

Ce projet donnera vraisemblablement lieu à d'autres demandes de permis et d'autorisations, incluant :

- des modifications aux plans municipaux (plan d'urbanisme ou plan officiel, selon le cas);
- des permis de prise d'eau auprès des autorités provinciales;
- des approbations des services publics, des approbations en vertu de la *loi sur la protection de l'environnement*;
- une autorisation en vertu de la loi sur les pêches;
- la *loi sur la protection des eaux navigables*;
- des examens des revendications territoriales.

8.0 LE SUIVI

La CCN et ses partenaires financiers, le MTO et le MTQ, se sont engagés à élaborer un programme de surveillance de la conformité au cours de la préparation de l'étude d'évaluation environnementale pour mesurer tout impact environnemental nuisible comme, par exemple, le bruit ou les impacts sur la qualité de l'air et la qualité de l'eau associés à la construction ou à la réalisation de l'entreprise. La stratégie de suivi sera élaborée en collaboration avec la Direction

des évaluations et des autorisations environnementales du MEO ainsi qu'avec les organismes des gouvernements fédéral et québécois. Le promoteur se conformera aux conditions ainsi qu'aux engagements identifiés dans l'évaluation environnementale et se rapportera au MEO quant aux moyens d'assurer la conformité.

Le cadre du programme de suivi peut comprendre, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- la surveillance de la conformité et le suivi les effets;
- un plan de mise en œuvre des mesures d'atténuation et des mesures d'urgence;
- le suivi post-construction à long terme et les mesures de contingence; les indicateurs convenus pour la mise en œuvre des mesures de contingence; les indicateurs convenus pour la mise en œuvre des plans de contingence;
- les dispositions pour assurer le suivi de la qualité et la quantité de l'eau, du bruit, de la qualité de l'air et des sols;
- les dispositions pour assurer la conformité aux engagements de l'évaluation environnementale (p.ex., un inspecteur environnemental indépendant, un comité de contrôle du respect des dispositions, des spécifications contractuelles, etc.) pour s'assurer que toutes les normes environnementales et tous les engagements en matière de construction et de fonctionnement dans chaque province soient respectés;
- les détails sur les relations entre la surveillance et les rapports.

L'évaluation environnementale décrira les moyens utilisés par le promoteur pour assurer la conformité (p. ex., les approbations des organismes techniques et les engagements à satisfaire le public) et la façon dont la conformité sera enregistrée. Il sera exigé que le promoteur ou son entrepreneur obtienne tous les permis des organismes de réglementation comme, par exemple, le MEO, le MVCA, l'OPNVR (Office de protec-

tion de la nature de la vallée Rideau), le MRN (ministère des Richesses naturelles), le MPO (ministère des Pêches et des Océans) et Transports Canada, avant d'entreprendre la construction et qu'il s'assure de la conformité de tous les permis et conditions pour l'entière durée des travaux.

9.0 LA DOCUMENTATION

En vue d'assurer la mise en œuvre d'une démarche de planification claire, concise et retraçable, l'information colligée en préparation et au cours de l'étude sera documentée comme suit :

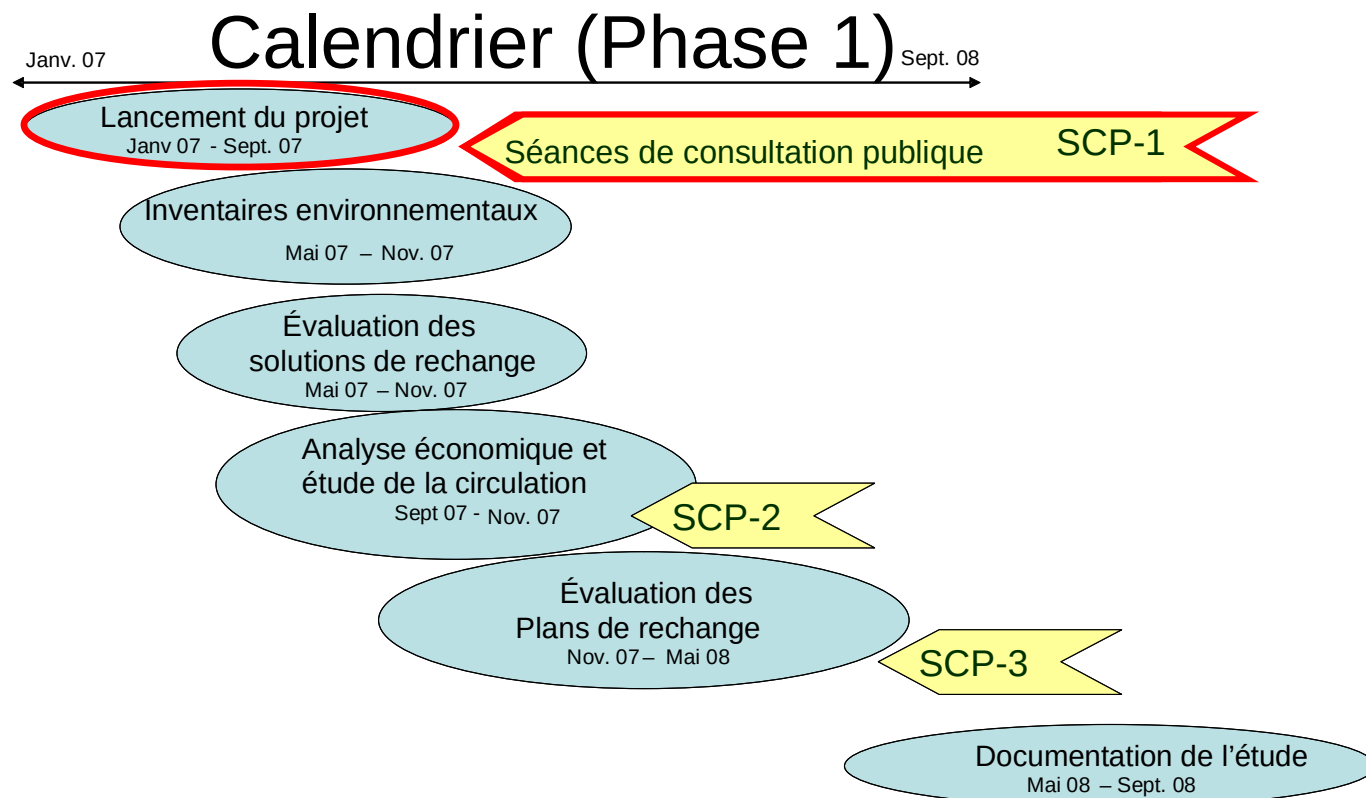
1. Divers documents et analyses techniques documenteront l'inventaire et l'analyse des conditions existantes et planifiées pour l'avenir. Celles-ci seront documentées en tant qu'annexes techniques à l'évaluation environnementale.
2. Une fois la Phase 1 complétée, un rapport indépendant de planification et de justification des besoins sera préparé afin de résumer le processus ayant mené au choix des priorités en matière de solutions de rechange de design.
3. Une fois la Phase 2 complétée, un rapport d'évaluation environnementale sera préparé pour documenter :
 - le résumé;
 - le but et la justification de l'entreprise;
 - l'évaluation des solutions de rechange en matière de planification;
 - l'évaluation des plans de rechange;
 - une description de l'environnement qui sera touché;
 - un résumé des mesures d'atténuation;
 - un résumé de la consultation publique;

- les annexes techniques documentant toutes les études techniques;
- un résumé des engagements à l'égard des futurs travaux et des activités de suivi s'y rattachant.

10.0 CALENDRIER DU PROJET

Le calendrier de projet pour les activités de la Phase 1 est présenté à la Figure 8. Le calendrier des travaux de la Phase 2 sera établi au terme de la Phase 1.

Figure 8
Calendrier du projet



11.0 GLOSSAIRE

Terme	Description
Alignement	POSITION VERTICALE ET HORIZONTALE D'UNE ROUTE. (ALIGNMENT)
ASE	AIRE DE SÉJOUR EXTÉRIEURE : PARTIE D'UN ESPACE D'AGRÉMENT EXTÉRIEUR PRÉVU POUR LA JOUISSANCE PAISIBLE DE L'ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR. (OLA)
Atténuation	ACTION QUI ÉLIMINE OU ATTÉNUÉ À UN CERTAIN DEGRÉ LES IMPACTS NÉGATIFS ASSOCIÉS À LA MISE EN ŒUVRE DES OPTIONS. (MITIGATION)
Atténuation du bruit	MESURE D'ATTÉNUATION QUI SERT À RÉDUIRE L'INTENSITÉ DU NIVEAU SONORE (dBA) OÙ LE NIVEAU SONORE DANS UNE ZONE SENSIBLE AU BRUIT AUGMENTE DE PLUS DE 5 dBA 10 ANS APRÈS L'ACHÈVEMENT DU PROJET. (NOISE ATTENUATION)
Autoroute	INFRASTRUCTURE AUTOROUTIÈRE À CHAUSSÉES SÉPARÉES ET À ACCÈS LIMITÉ AYANT DES SAUTS-DE-MOUTON ET DES ÉCHANGEURS (PAR EX. L'AUTOROUTE 417). (FREEWAY)
Avant-projet détaillé	DERNIÈRE ÉTAPE DU PROCESSUS DE CONCEPTION DANS LE CADRE DE LAQUELLE LES COMPOSANTES TECHNIQUES ET ENVIRONNEMENTALES DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE SONT MISES AU POINT. PEUVENT ÊTRE INCLUS LES DÉTAILS CONCERNANT LES CARACTÉRISTIQUES, LE DRAINAGE, LE DÉPLACEMENT DES SERVICES PUBLICS ET LES DEVIS DE QUANTITÉ SONT PRÉPARÉS, ET LES DOCUMENTS CONTRACTUELS ET LES DESSINS SONT PRODUITS. (DETAIL DESIGN)
Avis de lancement d'étude	EXIGENCE DE LA PROVINCE DE L'ONTARIO AU COMMENCEMENT DES ACTIVITÉS DE PLANIFICATION AYANT POUR OBJET D'AVERTIR LE PUBLIC DE LA POSSIBILITÉ D'Y PARTICIPER. (STUDY COMMENCEMENT NOTICE)
Avis de projet	EXIGENCE DE LA PROVINCE DU QUÉBEC PAR LE BIAIS DE SON MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (MDDEP) À LA SUITE DE LA CONCLUSION DE L'ÉTUDE D'ÉE. (PROJECT NOTICE)
BAPE	BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. (BAPE)
Berme	LEVÉE DE TERRE QUI OBSTRUE LA VUE. (BERM)
CACPET	COMITÉ ADMINISTRATIF CONJOINT DE LA PLANIFICATION ET DES TRANSPORTS. (JACPAT)
CCN	COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. (NCC)
CCT	COMITÉ CONSULTATIF TECHNIQUE. (TAC)
Changement de catégorie	ACTION DE DEMANDER QU'UNE ÉE DE PORTÉE GÉNÉRALE SOIT OBLIGÉE DE SUIVRE LE PROCESSUS D'ÉE DISTINCTE. LE CHANGEMENT RÉSULTE D'UNE DÉCISION DU PROMOTEUR OU DU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT D'EXIGER QU'UNE ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DISTINCTE SOIT MENÉE. (BUMP-UP)

Terme	Description
Compensation	REMPLACEMENT D'UN HABITAT NATUREL PAR LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROJET OÙ LES TECHNIQUES DE MISE EN APPLICATION OU D'AUTRES MESURES N'ONT PAS PU ATTÉNUER LES EFFETS. (<i>COMPENSATION</i>)
Congestion	DEMANDE QUI DÉPASSE LA CAPACITÉ, CE QUI ENTRAÎNE UN FAIBLE NIVEAU DE SERVICE, C.-À-D. DES RETARDS POUR LES CONDUCTEURS. (<i>CONGESTION</i>)
Corridor	BANDE D'UNE LARGEUR VARIABLE ENTRE DEUX ENDROITS. DANS LES ÉTUDES DE TRANSPORT, UN CORRIDOR SE DÉFINIT COMME UNE ZONE ÉTABLIE OÙ UN RÉSEAU DE TRANSPORT NOUVEAU OU AMÉLIORÉ POURRAIT SE TRACER. (<i>CORRIDOR</i>)
CR	CADRE DE RÉFÉRENCE. (<i>TERMS OF REFERENCE</i>)
Critère	ÉLÉMENT(S) OU CONSIDÉRATION(S) PRIS EN COMPTE LORS DE LA COMPARAISON D'OPTIONS. (<i>CRITERION OR CRITERIA</i>)
CUO	COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS. (<i>OUC</i>)
dBA	NIVEAU SONORE PONDÉRÉ. L'OREILLE HUMAINE NE PEUT ENTENDRE DES FRÉQUENCES TRÈS HAUTES ET TRÈS BASSES, NI LES FRÉQUENCES MOYENNES; LES NIVEAUX SONORES PRÉVUS, MESURÉS EN dBA, CONSTITUENT ALORS UNE APPROXIMATION PRÉCISE RAISONNABLE DES NIVEAUX SONORES PERÇUS PAR L'OREILLE HUMAINE. (<i>dba</i>)
DDP	DÉTÉRIORATION, DESTRUCTION OU PERTURBATION DE L'HABITAT DE POISSONS. (<i>HADD</i>)
Décibel (dB)	UNITÉ LOGARITHMIQUE DE MESURE POUR EXPRIMER LE NIVEAU SONORE. (<i>DECIBEL</i>)
DJMA	DÉBIT JOURNALIER MOYEN D'UN AN : CIRCULATION MOYENNE À DOUBLE SENS DE 24 HEURES AU COURS D'UN AN (DU 1 ^{ER} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE). (<i>AADT</i>)
DJMÉ	DÉBIT JOURNALIER MOYEN D'ÉTÉ : CIRCULATION MOYENNE À DOUBLE SENS DE 24 HEURES POUR LA PÉRIODE DU 1 ^{ER} JUILLET AU 31 AOÛT Y COMPRIS LES FINS DE SEMAINE. (<i>SADT</i>)
Échangeur	CARREFOUR ENTRE DEUX VOIES ROUTIÈRES À NIVEAUX DIFFÉRENTS AVEC DES RAMPES D'ACCÈS RELIÉES QUI PERMETTENT AUX VÉHICULES DE QUITTER UNE ROUTE POUR PRENDRE L'AUTRE. (<i>INTERCHANGE</i>)
EE	ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE. (<i>EA</i>)
Effet environnemental	CHANGEMENTS DES CONDITIONS EXISTANTES DE L'ENVIRONNEMENT QUI POURRAIENT AVOIR DES EFFETS BÉNÉFIQUES (POSITIFS) OU NUISIBLES (NÉGATIFS). (<i>ENVIRONMENTAL EFFECT</i>)
Effets cumulatifs	ÉVALUATION DES EFFETS CUMULATIFS QUI ÉTUDIE L'INTERACTION OU LA COMBINAISON DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX RÉSIDUELS D'UN PROJET PENDANT SA CONSTRUCTION ET SES PHASES OPÉRATIONNELLES SUR LES MESURES DE PROTECTION OU D'ATTÉNUATION DES IMPACTS PRÉVUS AVEC LES MÊMES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX D'AUTRES PROJETS ET ACTIVITÉS AU PASSÉ, AU PRÉSENT ET À L'AVENIR. (<i>CUMULATIVE EFFECTS</i>)

Terme	Description
Entreprise	CONFORMÉMENT À LA DÉFINITION DE LA <i>LOI SUR LES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES DE L'ONTARIO</i> , TOUT PROJET OU ACTIVITÉ SUJET À UNE ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE. LE BUT PREMIER DE LA PRÉSENTE ENTREPRISE EST D'AMÉLIORER LA CAPACITÉ DU TRANSPORT INTERPROVINCIAL FRANCHISSANT LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS. CELA POURRA SE TRADUIRE PAR UN OU PLUSIEURS PROJETS D'AMÉNAGEMENT. (<i>UNDERTAKING</i>)
Environnement (LÉEO)	AIR, TERRE OU EAU. HABITAT NATUREL, VIE VÉGÉTALE OU ANIMALE. COMMUNAUTÉS HUMAINES. CONDITIONS SOCIALES, ÉCONOMIQUES ET CULTURELLES QUI INFLUENCENT LA VIE DES ÊTRES HUMAINS OU UNE COMMUNAUTÉ. TOUTE STRUCTURE, MACHINE OU AUTRE APPAREIL FABRIQUÉ PAR LES ÊTRES HUMAINS. TOUT SOLIDE, LIQUIDE, GAZ, ODEUR, CHALEUR, BRUIT, VIBRATION OU RADIATION CAUSÉ DIRECTEMENT OU INDIRECTEMENT PAR L'ACTIVITÉ HUMAINE. UNE PARTIE OU COMBINAISON DES ÉLÉMENTS CI-DESSUS ET L'INTERDÉPENDANCE D'AU MOINS DEUX D'ENTRE EUX. (<i>ENVIRONMENT-OEAA</i>)
Évaluation	RÉSULTAT D'UN PROCESSUS QUI CALCULE LES AVANTAGES ET LES DÉSAVANTAGES DES OPTIONS. (<i>EVALUATION</i>)
Évaluation de reconnaissance	EXAMEN DES CONNAISSANCES EXISTANTES SUPPLÉMENTÉ PAR UNE ÉTUDE DU TERRAIN VISANT À DONNER UNE COMPRÉHENSION QUALITATIVE DES ÉLÉMENTS ET DES FONCTIONS ENVIRONNEMENTAUX NATURELS NÉCESSAIRES À FAIRE UNE ÉVALUATION DES OPTIONS ROUTIÈRES. (<i>RECONNAISSANCE ASSESSMENT</i>)
Évaluation environnementale distincte	ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE D'UNE ENTREPRISE SUJETTE À LA <i>LOI SUR L'ÉE DE L'ONTARIO</i> ET QUI NÉCESSITE UN EXAMEN ET UNE APPROBATION FORMELS CONFORMÉMENT À LA <i>LOI</i> . (<i>INDIVIDUAL ENVIRONMENTAL ASSESSMENT</i>)
Facteur	CATÉGORIE DE SOUS-FACTEURS. (<i>FACTOR</i>)
GCP	GROUPE DE CONSULTATION PUBLIQUE. (<i>PCG</i>)
Ligne écran	LIGNE IMAGINAIRE TRAVERSÉE PAR LE RÉSEAU DES TRANSPORTS. OUTIL POUR ÉTUDIER LE NIVEAU DE SERVICE GLOBAL EN FAISANT UNE COMPARAISON DES VOLUMES RÉELS OU DES PERSONNES À LA CAPACITÉ. (<i>SCREEN-LINE</i>)
Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCÉE)	PROCESSUS QUI S'APPLIQUE AUX PROJETS SUR LESQUELS LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DÉTIENT L'AUTORITÉ DÉCISIONNELLE. CETTE LOI IDENTIFIE LES RESPONSABILITÉS ET LES MARCHES À SUIVRE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE. (<i>CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT – CEAA</i>)
Loi sur l'EE de l'Ontario	<i>LOI SUR LES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES</i> (TELLE QU'AMENDÉE PAR L.O. 1996 C.27), L.R.O. 1980. (<i>EA ACT ONTARIO</i>)

Terme	Description
MDDEP	MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. (MDDEP)
MEO	MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'ONTARIO. (MOE)
Mesure d'atténuation	MESURE INCLUSE DANS UN PROJET AFIN DE RÉDUIRE, D'ÉLIMINER OU D'AMÉLIORER DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX NUISIBLES. (MITIGATION MEASURE)
MPG	MEILLEURE PRATIQUE DE GESTION. (BMP)
MPO	MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS. (DFO)
MRN	MINISTÈRE DES RICHESSES NATURELLES DE L'ONTARIO. (MNR)
MTO	MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO. (MTO)
MTQ	MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. (MTQ)
Niveau acoustique équivalent (Leq)	NIVEAU SONORE CONTINU AYANT LA MÊME ÉNERGIE QU'UN SON FLUCTUANT DANS UNE PÉRIODE DÉTERMINÉE. LE LEQ INDIQUE UN DBA MOYEN DE 24 HEURES. (EQUIVALENT SOUND LEVEL)
NS	NIVEAU DE SERVICE : MESURE QUALITATIVE DE L'OPÉRATION D'UN RÉSEAU DE TRANSPORTS TELS QU'UN CARREFOUR, UNE ARTÈRE DE CIRCULATION, UNE AUTOROUTE OU UNE RAMPE D'ACCÈS. LES INDICES SONT EXPRIMÉS SOUS FORME D'UNE VALEUR, ALLANT D'UN NS « A », CE QUI REPRÉSENTE UN EXCELLENT NIVEAU DE SERVICE (C.-À-D. DES RETARDS MINIMAUX ET UN HAUT NIVEAU DE MOBILITÉ) JUSQU'À UN NS « F », CE QUI REPRÉSENTE DES CONDITIONS DE DÉTÉRIORATION (C.-À-D. DE LONGS RETARDS ET UNE MOBILITÉ SÉVÈREMENT LIMITÉE). LA PLUPART DES VOIES ROUTIÈRES DANS LA RCN ONT UN NS CIBLE DE « D ». (LOS)
OCTranspo	OTTAWA TRANSIT SERVICES -(SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS PUBLICS D'OTTAWA) (OCTranspo)
OD'05	ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION MENÉE EN 2005 PAR LE COMITÉ TRANS. (OD'05)
Option	PLAN D'ACTION BIEN DÉFINI ET DISTINCT QUI SATISFAIT À UN ENSEMBLE DE CRITÈRES. LA LOI SUR L'ÉE FAIT LA DISTINCTION ENTRE LES OPTIONS À L'ENTREPRISE ET LES DIFFÉRENTES MÉTHODES D'EFFECTUER L'ENTREPRISE. (ALTERNATIVE)
Options routières	OPTIONS DE TRACÉS AU SEIN D'UN CORRIDOR. (ROUTE ALTERNATIVES)
Options de planification	LES OPTIONS DE PLANIFICATION SONT DES « OPTIONS DE MÉTHODE » DANS LA LOI SUR L'ÉE. L'IDENTIFICATION DES POSSIBILITÉS TECHNIQUES DES TRANSPORTS EN MÊME TEMPS QUE LA PROTECTION DES ÉLÉMENTS ENVIRONNEMENTAUX IMPORTANTS DANS LA MESURE DU POSSIBLE. (PLANNING ALTERNATIVES)
Options de solution	FAÇONS DIFFÉRENTES DE RÉSOUDRE DES PROBLÈMES OU DE SATISFAIRE À LA DEMANDE (OPTIONS À L'ACTIVITÉ). (ALTERNATIVE SOLUTIONS)
Organismes externes	LES MINISTÈRES ET ORGANISMES FÉDÉRAUX ET PROVINCIAUX, LES SOCIÉTÉS DE CONSERVATION, LES MUNICIPALITÉS, LES SOCIÉTÉS D'ÉTAT ET AUTRES ORGANISMES. (EXTERNAL AGENCIES)

Terme	Description
Part modale	RÉPARTITION DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT ENTRE LES VÉHICULES, LE TRANSPORT EN COMMUN, LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES. (<i>MODE SHARE</i>)
Passage inférieur	OUVRAGE, Y COMPRIS SES ACCÈS, QUI PERMET À UNE AUTOROUTE, EN ABAISSANT SON PROFIL, DE PASSER AU-DESSOUS D'UNE ROUTE SECONDAIRE. (<i>UNDERPASS</i>)
Passage supérieur	OUVRAGE, Y COMPRIS SES ACCÈS, QUI PERMET À UNE AUTOROUTE, EN RELEVANT SON PROFIL, DE PASSER AU-DESSUS D'UNE ROUTE SECONDAIRE. (<i>OVERPASS</i>).
PC	PROJET CONJOINT. (<i>JV</i>)
Plan recommandé	ÉTAPE DU PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCEPTION DANS LAQUELLE UN ENSEMBLE D'OPTIONS DE SOLUTION FONT L'OBJET D'UN EXAMEN ET D'UNE ÉVALUATION, Y COMPRIS LA PRISE EN COMPTE DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX ET DES POSSIBILITÉS D'ATTÉNUATION; LA SOLUTION DE CONCEPTION RECOMMANDÉE EST PAR LA SUITE ÉLABORÉE EN SUFFISAMMENT DE DÉTAIL POUR VEILLER À CE QUE LES CONTRÔLES HORIZONTAUX ET VERTICAUX SOIENT PHYSIQUEMENT COMPATIBLES AVEC LE SITE PROPOSÉ, QUE LES EXIGENCES DES TERRAINS ET DES EMPRISES ROUTIÈRES SOIENT IDENTIFIÉS DE FAÇON SATISFAISANTE, ET QUE LES CRITÈRES DE CONCEPTION OU LES ÉLÉMENTS DE BASE QUI DOIVENT ÊTRE COMPRIS DANS LA CONCEPTION, SOIENT IDENTIFIÉS ET DOCUMENTÉS DE FAÇON EXHAUSTIVE EN SUFFISAMMENT DE DÉTAIL POUR EN ASSURER LA FAISABILITÉ. (<i>RECOMMENDED PLAN</i>)
Plans de rechange	FAÇONS DIFFÉRENTES DE RÉSOUDRE UNE LACUNE DE TRANSPORT DOCUMENTÉE OU DE PROFITER D'UNE OCCASION. (ENSEMBLE DE MOYENS POSSIBLES DE RÉALISER UNE ENTREPRISE). (<i>ALTERNATIVE DESIGNS</i>)
Présélection	DÉMARCHE D'ÉLIMINATION DES OPTIONS QUI NE RÉPONDENT PAS AUX CONDITIONS MINIMALES OU AUX EXIGENCES FONDAMENTALES. (<i>SCREENING</i>)
Processus d'ÉE harmonisé	PROCESSUS DE PLANIFICATION HARMONISÉ DE CE PROJET QUI SATISFERA AUX EXIGENCES D'ÉE PROVINCIALES ET FÉDÉRALES. (<i>HARMONISED EA PROCESS</i>)
Processus d'évaluation	PROCESSUS QUI CONSISTE À IDENTIFIER DES CRITÈRES, À QUANTIFIER LES IMPACTS PRÉVUS, À ÉTABLIR LE POIDS DES CRITÈRES ET À AGRÉGER LES POIDS, LES VALEURS ET LES CRITÈRES AFIN D'ARRIVER À UN CLASSEMENT DES OPTIONS. (<i>EVALUATION PROCESS</i>)
Projet	ENTREPRISE SPÉCIFIQUE PLANIFIÉE ET MISE EN ŒUVRE CONFORMÉMENT À L'ÉE DE PORTÉE GÉNÉRALE, Y COMPRIS TOUTES LES ACTIVITÉS NÉCESSAIRES À RÉSOUDRE UN PROBLÈME DE TRANSPORT QUELCONQUE. (<i>PROJECT</i>)
Promoteur	PERSONNE OU AGENCE QUI MÈNE OU QUI PROPOSE DE MENER UNE ENTREPRISE, OU LE PROPRIÉTAIRE OU LA PERSONNE QUI PEUT CHANGER, GÉRER OU CONTRÔLER UNE ENTREPRISE. (<i>PROPONENT</i>)
Public	COMPREND LE GRAND PUBLIC, LES GROUPES D'INTÉRÊT, LES ASSOCIATIONS, LES GROUPES COMMUNAUTAIRES ET LES INDIVIDUS, Y COMPRIS LES PROPRIÉTAIRES FONCIERS. (<i>PUBLIC</i>)

Terme	Description
Rapibus	SYSTÈME RAPIDE DE TRANSPORT EN COMMUN PAR AUTOBUS FAISANT L'OBJET D'ÉTUDE PAR LA STO, LEQUEL LONGERA LES EMPRISES FERROVIAIRES. (RAPIBUS) VOIR OCTRANSPO
Rapport d'évaluation environnementale	RAPPORT D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DISTINCTE QUI DOCUMENTE UN PROCESSUS DE PLANIFICATION QUI EST SOUMISE DE FAÇON FORMELLE SOUS LA LOI SUR L'ÉE. UNE FOIS QUE LE DOCUMENT DE L'ÉE DE PORTÉE GÉNÉRALE EST APPROUVÉ, LES PROJETS COMPRIS DANS LA CATÉGORIE PEUVENT ÊTRE MIS EN ŒUVRE SANS AVOIR À OBTENIR D'AUTRES APPROBATIONS REQUISES PAR LA LOI SUR L'ÉE, À CONDITION QUE LE PROCESSUS D'ÉE DE PORTÉE GÉNÉRALE SOIT RESPECTÉ. (ENVIRONMENTAL ASSESSMENT REPORT)
RCN	RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE, CE QUI COMPREND LA VILLE D'OTTAWA, LA VILLE DE GATINEAU ET LES RÉGIONS DIRECTEMENT AVOISINANTES DE CES DEUX CENTRES URBAINS. (NCR)
Réalignement	REMPLACEMENT OU AMÉLIORATION D'UNE VOIE ROUTIÈRE EXISTANTE AVEC UN ALIGNEMENT NOUVEAU OU MODIFIÉ. (REALIGNMENT)
Répartition modale	RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS, C.-À-D. EN AUTOMOBILE VERSUS LE TRANSPORT EN COMMUN. (MODE SPLIT)
Route de contournement	TYPE DE RÉALIGNEMENT OÙ LA ROUTE DOIT CONTOURNER UNE COLLECTIVITÉ PARTICULIÈRE OU UN ENSEMBLE DE COLLECTIVITÉS. (BYPASS)
RVCA	RIDEAU VALLEY CONSERVATION AUTHORITY. (RVCA)
SA	SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT. (LUP)
SAD	SERVICE D'AUTOBUS DIRECTS. (BRT)
Saut-de-mouton	SÉPARATION D'UN CARREFOUR AUTOROUTIER AU MOYEN D'UN OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DE NIVEAUX DIFFÉRENTS. VOIR AUSSI PASSAGE SUPÉRIEUR OU PASSAGE INFÉRIEUR. (GRADE SEPARATION)
SCP	SÉANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE. (PCS)
SMAR	SYSTÈME DE MULTIPLES ATTRIBUTS DE RECHANGE. (MATS)
Solution de planification	ÉTAPE DU PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCEPTION OÙ LES OPTIONS À L'ENTREPRISE SONT IDENTIFIÉES ET ÉVALUÉES. (PLANNING SOLUTION)
Sous-facteur	CRITÈRE UNIQUE D'UNE ÉVALUATION. CHAQUE SOUS-FACTEUR EST REGROUPE SOUS UN DES FACTEURS. (SUB-FACTOR)
TLR	TRAIN LÉGER SUR RAIL. (LRT)
Traçabilité	CARACTÉRISTIQUES D'UN PROCESSUS D'ÉVALUATION QUI PERMETTENT UN SUIVI FACILE DE SON ÉLABORATION ET DE SA MISE EN ŒUVRE. (TRACEABILITY)
TRANS	MIS SUR PIED EN 1979, LE COMITÉ COMPOSÉ DES REPRÉSENTANTS DES TRANSPORTS DE LA RÉGION DE LA RCN DANS LE BUT D'ANALYSER LA CIRCULATION RÉGIONALE DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE, Y COMPRIS LA CCN, LE MTO, LE MTQ, ET LES VILLES DE GATINEAU ET D'OTTAWA. (TRANS)

Terme	Description
Transitway	ROUTE RÉSERVÉE AU TRANSPORT RAPIDE EN COMMUN PAR AUTOBUS. (TRANSITWAY)
VOM	VÉHICULE À OCCUPATION MULTIPLE. TERME COMMUNÉMENT UTILISÉ DANS LES DESCRIPTIONS D'UNE VOIE RÉSERVÉE DE CIRCULATION AUX VÉHICULES COMPTANT AU MOINS DEUX OU TROIS PERSONNES. (HOV)
ZINS	ZONE D'INTÉRÊT NATUREL OU SCIENTIFIQUE. (ANSI)
Zone agricole à fort rendement	ZONE AGRICOLE À FORT RENDEMENT TELLE QUE DÉFINIE PAR LES PLANS OFFICIELS MUNICIPAUX ET D'AUTRES SOURCES DES POLITIQUES GOUVERNEMENTALES. (PRIME AGRICULTURAL AREA)
Zone de milieu naturel (ZMN)	ZONE IDENTIFIÉE PAR UN ORGANISME OU PALIER GOUVERNEMENTAL, QUI COMPREND DES ÉLÉMENTS NATURELS ET DES FONCTIONS ÉCOLOGIQUES À RISQUE DE PERTURBATION RÉSULTANT DES ACTIVITÉS HUMAINES ET QUI DOIT ÊTRE PROTÉGÉE. (NATURAL ENVIRONMENT AREA)
Zone patrimoniale sensible (ZPS)	IDENTIFIÉE PAR UNE AGENCE OU UN PALIER GOUVERNEMENTAL, ZONE QUI COMPREND DES AGRÉMENTS CULTURELS, HISTORIQUES OU VISUELS QUI SONT SUSCEPTIBLES À LA PERTURBATION RÉSULTANT DES ACTIVITÉS HUMAINES, ET QUI A BESOIN DE PROTECTION. (CULTURALLY SENSITIVE AREA)
Zone sensible au bruit (ZSB)	ZONE SENSIBLE AU BRUIT : UTILISATION DU SOL SENSIBLE AU BRUIT, INCLUANT NORMALEMENT UNE AIRE DE SÉJOUR EXTÉRIEURE ASSOCIÉE À UNE UNITÉ DE LOGEMENT. (NSA)