



**INTERPROVINCIAL CROSSINGS
ENVIRONMENTAL
ASSESSMENT**



**ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE DES
LIAISONS INTERPROVINCIALES**

Évaluation environnementale des liaisons interprovinciales

Recueil des études techniques

le 2 octobre 2007



Table des matières

1.0 INTRODUCTION	1
2.0 LE BUT DE L'ENTREPRISE.....	1
3.0 RECUEIL DES ÉTUDES TECHNIQUES.....	3
4.0 GLOSSAIRE.....	4

Annexes

- A Les politiques d'aménagement régionales
- B Les lois fédérales et provinciales en matière d'évaluation environnementale
- C L'évaluation des options de l'entreprise
- D L'examen préalable préliminaire
- E Le plan de consultation publique

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 le camionnage. Les traversiers sont situés à Quyon et à Masson-Cumberland.

La fluidité des déplacements franchissant la rivière des Outaouais est limitée 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 a connu une forte croissance de sa population, de l'emploi et du tourisme, 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 fait suite à 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 ces efforts, 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 des ponts aux heures de pointe, ce qui se traduit par de la congestion sur ces ponts.

2.0 LE BUT DE L'ENTREPRISE

La présente entreprise a pour but de compléter une évaluation environnementale (EE) particulière, qui déterminera les carences actuelles et futures en matière de capacité de transport interprovincial dans la RCN, pour ensuite élaborer un plan stratégique qui répondra aux besoins de la RCN en matière d'infrastructure de transport interprovincial. Les gouvernements fédéral, du Québec et de l'Ontario ont reconnu que les carences en matière de capacité de transport interprovincial contraignent la circulation des personnes et des marchandises entre Ottawa et Gatineau. À mesure que la RCN continuera de croître, les conditions de la mobilité continueront de se détériorer, à moins qu'on n'augmente 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, ce qui occasionne des problèmes de congestion affectant la collectivité. L'entreprise doit aussi définir des itinéraires interprovinciaux pour les camions lourds, de manière à réduire la circulation de ces véhicules dans le secteur urbain central.

Selon les besoins, la présente EE identifiera et protégera de nouveaux corridors de

transport interprovinciaux, identifiera et classera par ordre de priorité les corridors est et ouest à protéger afin d'accommoder la croissance prévue de la RCN sur un horizon de 50 ans, identifiera la liaison prioritaire à mettre en œuvre au cours des 20 prochaines années, et élaborera un plan de protection des propriétés situées dans les corridors choisis.

La portée de cette entreprise sera assez large. Elle proposera des projets et des modifications fonctionnelles visant à:

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

Conformément aux dispositions des sous-articles 6.1.2 et 6.2.a de la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario*, la for-

mulation des buts et des objectifs de l'entreprise se fera dès le début du processus de planification.

La présente EE a été entreprise pour identifier les possibilités d'atténuer les problèmes actuels de capacité et les futures contraintes en transport interprovincial dans la RCN. Par conséquent, le but de l'entreprise sera de définir un plan pouvant tenir compte de ces problèmes et pouvant 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 EE.

3.0 RECUEIL DES ÉTUDES TECHNIQUES

La première étape de ce projet consiste à produire le cadre de référence (CR) de l'étude. L'élaboration du cadre de référence exige la réalisation de plusieurs activités de planification connexes, y compris l'examen des politiques d'aménagement des principales parties concernées et la réalisation d'une analyse préalable préliminaire. Bien que l'essentiel des résultats de ces travaux ait été incorporé au cadre de référence, les résultats détaillés ont été documentés sous forme de recueil des études techniques. Le cadre de référence est accompagné des cinq annexes techniques suivantes :

- Les politiques d'aménagement régionales;
- Les lois fédérales et provinciales en matière d'évaluation environnementale;
- L'évaluation des options d'aménagement;
- Le projet d'analyse préalable préliminaire;
- Le plan de consultation publique.

4.0 GLOSSAIRE

<i>Terme</i>	<i>Description</i>
<i>Alignement</i>	<ul style="list-style-type: none"> Position verticale et horizontale d'une route. (<i>Alignment</i>)
<i>ASE</i>	<ul style="list-style-type: none"> Aire de séjour extérieure : partie d'un espace d'agrément extérieur prévu pour la jouissance paisible de l'environnement extérieur. (<i>OLA</i>)
<i>Atténuation</i>	<ul style="list-style-type: none"> Action qui élimine ou atténue à un certain degré les impacts négatifs associés à la mise en œuvre des options. (<i>mitigation</i>)
<i>Atténuation du bruit</i>	<ul style="list-style-type: none"> Mesure d'atténuation qui sert à réduire l'intensité du niveau sonore (dBA) où le niveau sonore dans une zone sensible au bruit augmente de plus de 5 dBA 10 ans après l'achèvement du projet. (<i>Noise attenuation</i>)
<i>Autoroute</i>	<ul style="list-style-type: none"> Infrastructure autoroutière à chaussées séparées et à accès limité ayant des sauts-de-mouton et des échangeurs (par ex. l'autoroute 417). (<i>Freeway</i>)
<i>Avant-projet détaillé</i>	<ul style="list-style-type: none"> Dernière étape du processus de conception dans le cadre de laquelle les composantes techniques et environnementales de l'étude préliminaire sont mises au point. Peuvent être inclus les détails concernant les caractéristiques, le drainage, le déplacement des services publics et les devis de quantité sont préparés, et les documents contractuels et les dessins sont produits. (<i>Detail design</i>)
<i>Avis de lancement d'étude</i>	<ul style="list-style-type: none"> Exigence de la Province de l'Ontario au commencement des activités de planification ayant pour objet d'avertir le public de la possibilité d'y participer. (<i>Study Commencement Notice</i>)
<i>Avis de projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> Exigence de la Province du Québec par le biais de son ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) à la suite de la conclusion de l'étude d'ÉE. (<i>Project Notice</i>)
<i>BAPE</i>	<ul style="list-style-type: none"> Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. (<i>BAPE</i>)
<i>Berne</i>	<ul style="list-style-type: none"> Levée de terre qui obstrue la vue. (<i>Berm</i>)
<i>CACPET</i>	<ul style="list-style-type: none"> Comité administratif conjoint de la planification et des transports. (<i>JACPAT</i>)
<i>CCN</i>	<ul style="list-style-type: none"> Commission de la capitale nationale. (<i>NCC</i>)
<i>CCT</i>	<ul style="list-style-type: none"> Comité consultatif technique. (<i>TAC</i>)
<i>Changement de catégorie</i>	<ul style="list-style-type: none"> Action de demander qu'une ÉE de portée générale soit obligée de suivre le processus d'ÉE distincte. Le changement résulte d'une décision du promoteur ou du ministre de l'Environnement d'exiger qu'une évaluation environnementale distincte soit menée. (<i>Bump-Up</i>)
<i>Compensation</i>	<ul style="list-style-type: none"> Remplacement d'un habitat naturel par la mise en œuvre d'un projet où les techniques de mise en application ou d'autres mesures n'ont pas pu atténuer les effets. (<i>Compensation</i>)
<i>Congestion</i>	<ul style="list-style-type: none"> Demande qui dépasse la capacité, ce qui entraîne un faible niveau de service, c.-à-d. des retards pour les conducteurs. (<i>Congestion</i>)

<i>Terme</i>	<i>Description</i>
<i>Corridor</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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>)
<i>CR</i>	<ul style="list-style-type: none"> Cadre de référence. (<i>Terms of Reference</i>)
<i>Critère</i>	<ul style="list-style-type: none"> Élément(s) ou considération(s) pris en compte lors de la comparaison d'options. (<i>Criterion or Criteria</i>)
<i>CUO</i>	<ul style="list-style-type: none"> Communauté urbaine de l'Outaouais. (<i>OUC</i>)
<i>dBA</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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>)
<i>DDP</i>	<ul style="list-style-type: none"> Détérioration, destruction ou perturbation de l'habitat de poissons. (<i>HADD</i>)
<i>Décibel (dB)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Unité logarithmique de mesure pour exprimer le niveau sonore. (<i>Decibel</i>)
<i>DJMA</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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>)
<i>DJMÉ</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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>)
<i>Échangeur</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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>)
<i>EE</i>	<ul style="list-style-type: none"> Évaluation environnementale. (<i>EA</i>)
<i>Effet environnemental</i>	<ul style="list-style-type: none"> Changements des conditions existantes de l'environnement qui pourraient avoir des effets bénéfiques (positifs) ou nuisibles (négatifs). (<i>Environmental Effect</i>)
<i>Effets cumulatifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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>)
<i>Entreprise</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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>)

<i>Terme</i>	<i>Description</i>
<i>Environnement (LÉEO)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 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>)
<i>Évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Résultat d'un processus qui calcule les avantages et les désavantages des options. (<i>Evaluation</i>)
<i>Évaluation de reconnaissance</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 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>)
<i>Évaluation environnementale distincte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation environnementale d'une entreprise sujette à la Loi sur l'ÉE de l'Ontario et qui nécessite un examen et une approbation formels conformément à la Loi. (<i>Individual Environmental Assessment</i>)
<i>Facteur</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Catégorie de sous-facteurs. (<i>Factor</i>)
<i>GCP</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Groupe de consultation publique. (<i>PCG</i>)
<i>Ligne écran</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ligne imaginaire traversée par le réseau des transports. Outil pour étudier le niveau de service global en faisant une comparaison des volumes réels ou des personnes à la capacité. (<i>Screenline</i>)
<i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCÉE)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 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>)
<i>Loi sur l'ÉE de l'Ontario</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <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>)
<i>MDDEP</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. (<i>MDDEP</i>)
<i>MEO</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère de l'Environnement de l'Ontario. (<i>MOE</i>)
<i>Mesure d'atténuation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure incluse dans un projet afin de réduire, d'éliminer ou d'améliorer des effets environnementaux nuisibles. (<i>Mitigation Measure</i>)
<i>MPG</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure pratique de gestion. (<i>BMP</i>)
<i>MPO</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère des Pêches et des Océans. (<i>DFO</i>)
<i>MRN</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère des Richesses naturelles de l'Ontario. (<i>MNR</i>)
<i>MTO</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère des Transports de l'Ontario. (<i>MTO</i>)

Terme	Description
MTQ	<ul style="list-style-type: none"> Ministère des Transports du Québec. (MTQ)
Niveau acoustique équivalent (Leq)	<ul style="list-style-type: none"> Niveau sonore continu ayant la même énergie qu'un son fluctuant dans une période déterminée. Le <i>Leq</i> indique un dBA moyen de 24 heures. (<i>Equivalent Sound Level</i>)
NS	<ul style="list-style-type: none"> Niveau de service : mesure qualitative de l'opération d'un réseau de transports tels qu'un carrefour, une artère de circulation, une autoroute ou une rampe d'accès. Les indices sont exprimés sous forme d'une valeur, allant d'un NS « A », ce qui représente un excellent niveau de service (c.-à-d. des retards minimaux et un haut niveau de mobilité) jusqu'à un NS « F », ce qui représente des conditions de détérioration (c.-à-d. de longs retards et une mobilité sévèrement limitée). La plupart des voies routières dans la RCN ont un NS cible de « D ». (<i>LOS</i>)
OCTranspo	<ul style="list-style-type: none"> Ottawa Transit Services -(Société des transports publics d'Ottawa) (<i>OCTranspo</i>)
OD'05	<ul style="list-style-type: none"> Enquête origine-destination menée en 2005 par le comité TRANS. (<i>OD'05</i>)
Option	<ul style="list-style-type: none"> Plan d'action bien défini et distinct qui satisfait à un ensemble de critères. La Loi sur l'ÉE fait la distinction entre les options à l'entreprise et les différentes méthodes d'effectuer l'entreprise. (<i>Alternative</i>)
Options routières	<ul style="list-style-type: none"> Options de tracés au sein d'un corridor. (<i>Route Alternatives</i>)
Options de planification	<ul style="list-style-type: none"> 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. (<i>Planning Alternatives</i>)
Options de solution	<ul style="list-style-type: none"> Façons différentes de résoudre des problèmes ou de satisfaire à la demande (options à l'activité). (<i>Alternative Solutions</i>)
Organismes externes	<ul style="list-style-type: none"> Les ministères et organismes fédéraux et provinciaux, les sociétés de conservation, les municipalités, les sociétés d'État et autres organismes. (<i>External Agencies</i>)
Part modale	<ul style="list-style-type: none"> Répartition de la demande de déplacement entre les véhicules, le transport en commun, les piétons et les cyclistes. (<i>Mode Share</i>)
Passage inférieur	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Projet conjoint. (<i>JV</i>)

<i>Terme</i>	<i>Description</i>
<i>Plan recommandé</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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>)
<i>Plans de rechange</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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>)
<i>Présélection</i>	<ul style="list-style-type: none"> Démarche d'élimination des options qui ne répondent pas aux conditions minimales ou aux exigences fondamentales. (<i>Screening</i>)
<i>Processus d'ÉE harmonisé</i>	<ul style="list-style-type: none"> Processus de planification harmonisé de ce projet qui satisfera aux exigences d'ÉE provinciales et fédérales. (<i>Harmonised EA Process</i>)
<i>Processus d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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>)
<i>Projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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>)
<i>Promoteur</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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>)
<i>Public</i>	<ul style="list-style-type: none"> Comprend le grand public, les groupes d'intérêt, les associations, les groupes communautaires et les individus, y compris les propriétaires fonciers. (<i>Public</i>)
<i>Rapibus</i>	<ul style="list-style-type: none"> Système rapide de transport en commun par autobus faisant l'objet d'étude par la STO, lequel longera les emprises ferroviaires. (<i>Rapibus</i>) Voir OCTRanspo
<i>Rapport d'évaluation environnementale</i>	<ul style="list-style-type: none"> Rapport d'évaluation environnementale distincte qui documente un processus de planification qui est soumise de façon formelle sous la Loi sur l'ÉE. Une fois que le document de l'ÉE de portée générale est approuvé, les projets compris dans la catégorie peuvent être mis en œuvre sans avoir à obtenir d'autres approbations requises par la Loi sur l'ÉE, à condition que le processus d'ÉE de portée générale soit respecté. (<i>Environmental Assessment Report</i>)

<i>Terme</i>	<i>Description</i>
RCN	<ul style="list-style-type: none"> Région de la capitale nationale, ce qui comprend la ville d'Ottawa, la ville de Gatineau et les régions directement avoisinantes de ces deux centres urbains. (<i>NCR</i>)
Réalignement	<ul style="list-style-type: none"> Remplacement ou amélioration d'une voie routière existante avec un alignement nouveau ou modifié. (<i>Realignment</i>)
Répartition modale	<ul style="list-style-type: none"> Répartition des déplacements motorisés, c.-à-d. en automobile ou en camion versus le transport en commun. (<i>Mode Split</i>)
Route de contournement	<ul style="list-style-type: none"> Type de réalignement où la route doit contourner une collectivité particulière ou un ensemble de collectivités. (<i>Bypass</i>)
RVCA	<ul style="list-style-type: none"> Rideau Valley Conservation Authority. (<i>RVCA</i>)
SA	<ul style="list-style-type: none"> Schéma d'aménagement. (<i>LUP</i>)
SAD	<ul style="list-style-type: none"> Service d'autobus directs. (<i>BRT</i>)
Saut-de-mouton	<ul style="list-style-type: none"> Séparation d'un carrefour autoroutier au moyen d'un ouvrage de franchissement de niveaux différents. Voir aussi passage supérieur ou passage inférieur. (<i>Grade Separation</i>)
SCP	<ul style="list-style-type: none"> Séance de consultation publique. (<i>PCS</i>)
SMAR	<ul style="list-style-type: none"> Système de multiples attributs de recharge. (<i>MATS</i>)
Solution de planification	<ul style="list-style-type: none"> Étape du processus de planification et de conception où les options à l'entreprise sont identifiées et évaluées. (<i>Planning Solution</i>)
Sous-facteur	<ul style="list-style-type: none"> Critère unique d'une évaluation. Chaque sous-facteur est regroupé sous un des facteurs. (<i>Sub-factor</i>)
TLR	<ul style="list-style-type: none"> Train léger sur rail. (<i>LRT</i>)
Traçabilité	<ul style="list-style-type: none"> Caractéristiques d'un processus d'évaluation qui permettent un suivi facile de son élaboration et de sa mise en œuvre. (<i>Traceability</i>)
TRANS	<ul style="list-style-type: none"> Comité composé des représentants des transports d'Ottawa dans le but d'analyser la circulation régionale dans la région de la capitale nationale, y compris la CCN, le MTO, le MTQ, et les Villes de Gatineau et d'Ottawa. (<i>TRANS</i>)
Transitway	<ul style="list-style-type: none"> Route réservée au transport rapide en commun par autobus. (<i>Transitway</i>)
VOM	<ul style="list-style-type: none"> 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. (<i>HOV</i>)
ZINS	<ul style="list-style-type: none"> Zone d'intérêt naturel ou scientifique. (<i>ANSI</i>)
Zone agricole à fort rendement	<ul style="list-style-type: none"> Zone agricole à fort rendement telle que définie par les plans officiels municipaux et d'autres sources des politiques gouvernementales. (<i>Prime Agricultural Area</i>)
Zone de milieu naturel (ZMN)	<ul style="list-style-type: none"> Zone identifiée par un organisme ou palier gouvernemental, qui comprend des éléments naturels et des fonctions écologiques à risque de perturbation résultant des activités humaines et qui doit être protégée. (<i>Natural Environment Area</i>)

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



Annexe A

Politiques d'aménagement régionales

Table des matières

1.0 INTRODUCTION	2
2.0 HISTORIQUE.....	2
2.1 Enjeux du transport dans la région de la capitale du Canada.....	3
2.2 Liaisons interprovinciales existantes.....	3
3.0 POLITIQUES DE LA COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE	6
4.0 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO	6
5.0 VILLE D'OTTAWA	7
5.1 Caractéristiques de la population et de la demande en matière de transports	7
5.2 La Stratégie de desserte du transport en commun interprovincial	11
6.0 VILLE DE GATINEAU ET MTQ	12
6.1 Gatineau - statistiques de population	12

Liste des figures

Figure 1 Croissance démographique de la RCN d'ici 2021	5
--	---

Liste des tableaux

Tableau 1 : Description sommaire des ponts existants	6
Tableau 2 : Croissance prévue de la population d'Ottawa, de 1991 à 2021.....	8
Tableau 3 : Déplacements-personnes actuels (2002) et prévus (2021), heure de pointe de l'après-midi, vers la direction de pointe, traversant le cordon de comptage interprovincial	11
Tableau 4 : Offre et demande actuelles, heure de pointe de l'après-midi, vers la direction de pointe, traversant le cordon de comptage interprovincial.....	11
Tableau 5 : Emplois, Ville de Gatineau, de 1986 à 2002	13
Tableau 6 : Population de la Ville de Gatineau, de 1986 à 2021...	13

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. Les déplacements de personnes et des marchandises traversant 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.

Au cours des dernières décennies, la fluidité des déplacements franchissant la rivière des Outaouais est contrainte par la capacité routière des ponts existants. 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 a connu 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 routière 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 ces efforts, 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, ce qui se traduit par de la congestion sur les ponts existants et les axes routiers qui les desservent.

Dans cette optique, la Commission de la capitale nationale (CCN), le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et le ministère des Transports du Québec (MTQ) ont uni leurs efforts pour réaliser conjointement une évaluation environnementale pour identifier l'emplacement de nouveaux liens interprovinciaux reliant Ottawa et Gatineau. Le présent rapport a pour objet de présenter un aperçu des énoncés de politiques pertinents des partenaires de l'étude et des Villes d'Ottawa et de Gatineau, ce qui aidera à établir le cadre d'aménagement de cette entreprise.

2.0 HISTORIQUE

Les études antérieures, incluant l'*Étude des ponts interprovinciaux dans la région de la capitale nationale du CACPET de 1994* et le *Plan conceptuel du transport interprovincial de 1999*, ont clairement identifié les déficiences des infrastructures de transport interprovinciales, c.-à-d. 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. En raison du rôle important que joue l'infrastructure de transport pour l'économie régionale et pour la qualité de vie des résidents de la région, et compte tenu des incidences négatives de la congestion de la circulation interprovinciale, la présente évaluation environnementale est initiée en vue d'identifier les moyens de répondre aux préoccupations actuelles concernant la capacité du réseau et aux contraintes à prévoir en ce qui a trait à l'avenir du transport interprovincial dans la RCN.

2.1 Enjeux du transport 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, pour atteindre 1 million en l'an 2000. En 2021, on prévoit que la RCN comptera environ 1,5 million d'habitants et que les aires de plus forte croissance seront situées à l'extérieur de la Ceinture de verdure, c.-à-d. loin du secteur central, où les ponts existants sont situés. La construction la plus récente d'un pont sur la rivière des Outaouais remonte aux années 1970; ce qui signifie presque 40 ans sans accroissement de la capacité routière de liaison, alors que pendant ce temps la population de la région a triplé.

La zone urbanisée de la RCN prévue pour 2021 est illustrée à la *Figure 1*. On peut y voir une plus forte croissance dans la périphérie, s'éloignant de la zone centrale, où sont situés les ponts existants. Les cinq ponts routiers existants (le pont Cartier-Macdonald, le pont Alexandra, le pont du Portage, le pont Champlain et le pont des Chaudières) sont tous situés dans la zone centrale. À mesure que la croissance s'étalera à la périphérie, ces ponts deviendront moins efficaces pour desservir le réseau routier régional étendu.

Le Plan conceptuel du transport interprovincial de 1999 recommande la protection de corridors en prévision de l'aménagement futur de ponts dans les aires d'étude Est et Ouest. Il recommande la mise en réserve des terrains requis bien à l'avance de l'aménagement éventuel des liaisons, en vue d'atténuer autant que possible les incidences sur le milieu naturel et sur les milieux de vie. Cette recommandation avait pour objet

d'assurer, à long terme, l'efficacité et l'efficience du réseau de transport interprovincial.

La circulation interprovinciale des camions constitue un enjeu important pour le réseau routier actuel. Présentement, 75 % de tous les déplacements interprovinciaux par camion s'effectuent via le pont Cartier-Macdonald, l'un des deux seuls itinéraires de camions disponibles. Le deuxième itinéraire interprovincial pour camions emprunte le pont des Chaudières. Présentement, les itinéraires pour camions approuvés dirigent les camions lourds vers les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau, même si ce n'est pas leur destination finale. Une nouvelle liaison interprovinciale permettrait de rediriger les déplacements dont la destination n'est pas le centre-ville, ce qui aurait pour effet de réduire la demande sur les ponts existants, qui sont situés dans la zone centrale.

Les réseaux d'itinéraires de camionnage qui permettent d'éviter les aires non compatibles, comme les quartiers situés en bordure de l'avenue King Edward et le Marché By, auront pour effet de rehausser la qualité de vie et la sécurité de ces milieux de vie.

2.2 Liaisons interprovinciales existantes

Les équipements de transport interprovincial existants comprennent des ponts et des services de traversiers. Le **Tableau 1** résume, d'est en ouest, les principales caractéristiques des ponts existants, incluant la date de construction et la configuration du tablier.

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 routes de camionnage.

Les deux services de traversiers sont situés bien à l'extérieur des zones urbaines d'Ottawa et de Gatineau :

- Le traversier Masson/Cumberland est situé à 25 km en aval du pont Macdonald-Cartier, c'est-à-dire en direction est.
- Le traversier Quyon/Fitzroy est situé à environ 45 km en amont du pont Champlain, en direction ouest.

Les deux services de traversiers sont exploités par l'entreprise privée. Le service Masson/Cumberland fonctionne toute l'année durant. Le nombre et le type de véhicules que les traversiers sont en mesure de desservir sont assez restreints.

Figure 1
Croissance démographique de la RCN d'ici 2021

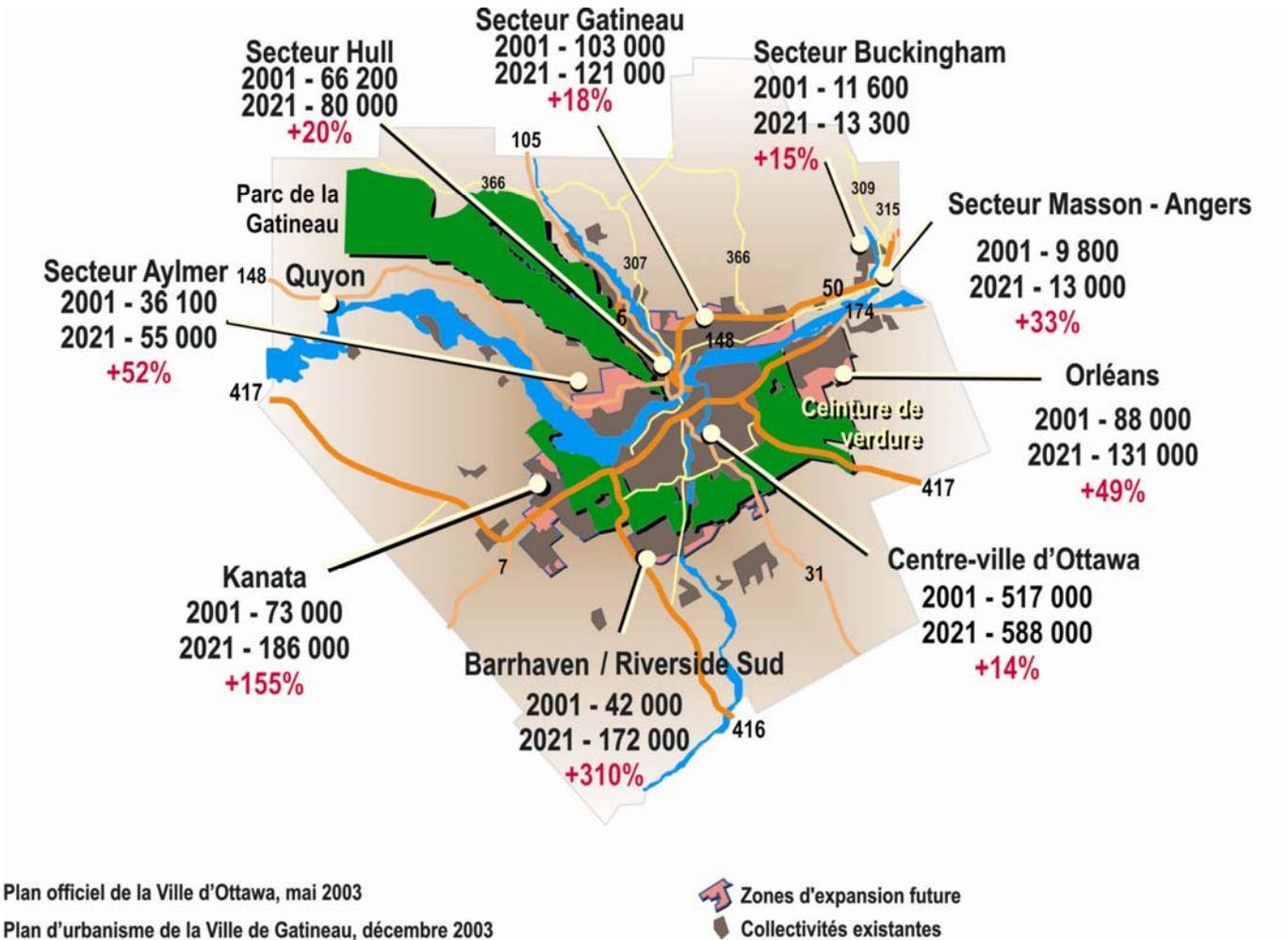


Tableau 1
Description sommaire des ponts existants

Nom	Agence responsable	Date de construction	Dernière réfection
Pont Champlain (2 voies d'usage général, 1 voie réversible réservée aux VOM)	CCN	1928	2002 (travaux majeurs)
Pont des Chaudières (3 à 4 voies d'usage général) *	TPSGC**	1826 (premier pont enjambant la rivière des Outaouais)	1968 (travaux majeurs)
Pont du Portage (4 voies d'usage général, 2 voies réservées aux VOM)	CCN	1973	1998 (travaux mineurs)
Pont interprovincial (Alexandra) (2 voies d'usage général)	TPSGC	1901	1975
Pont Macdonald-Cartier (6 voies d'usage général)	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.

** Travaux publics et services gouvernementaux du Canada

3.0 POLITIQUES DE LA COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

L'Initiative stratégique de transport pour la région de la capitale du Canada, complétée en juin 2005, définit le rôle de la CCN en ce qui a trait à la planification, l'aménagement et l'amélioration de la RCN, incluant les questions de transport. Les énoncés de politiques concernant le transport des personnes comprennent une stratégie ayant pour objet de favoriser l'intégration, la continuité, l'accès et l'accroissement de la capacité du transport interprovincial, et ce, par la réalisation d'études conjointes comme l'Évaluation environnementale du projet d'intégration du trans-

port en commun rapide dans le secteur central et l'Évaluation environnementale des liaisons interprovinciales (page 5). De plus, dans le but d'améliorer le transport des biens et d'atténuer les effets actuels du transport par camion sur les milieux de vie établis, la CCN appuie la modification des itinéraires de camionnage de manière à éloigner du secteur central le transport des biens par camions lourds, dans l'optique de l'établissement de nouveaux liens interprovinciaux dans la RCN (page 6).

4.0 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO

Le ministère des Transports de l'Ontario a publié en janvier 2002 ses Orientations stratégiques en

matière de transports pour l'Est ontarien. Dans ce rapport, le Ministère reconnaît l'importance continue des enjeux concernant les liaisons interprovinciales, en plus de reconnaître que la demande du transport interprovincial continuera de s'accroître. En conséquence, le Ministère a choisi de participer à cette étude à titre de partenaire financier.

5.0 VILLE D'OTTAWA

Les objectifs du Plan officiel de la Ville d'Ottawa en matière de transports comprennent des énoncés précis concernant la prestation de niveaux de mobilité adéquats (routes, itinéraires d'autobus, etc.) et d'utilisation (c.-à-d. la réduction du nombre et de la longueur des déplacements). Parmi les principaux aspects du Plan officiel figure l'objectif d'accroître de manière importante l'utilisation du transport en commun, conjugué à la réduction de l'utilisation de l'automobile aux heures de pointe. Plus précisément, le Plan officiel propose d'augmenter la proportion d'utilisation du transport en commun de 17 % (actuel) à 30 % d'ici 2021. L'objectif de doubler la part modale du transport en commun est très audacieux, car la cible de 30 % dépasse largement la part modale actuelle du transport en commun de tous les grands centres urbains canadiens. Il est à noter, aux fins de la présente étude, que le Plan officiel a fixé l'objectif d'accroître de 16 % en 2002 à 36 % en 2021 la part modale du transport en commun pour les déplacements traversant la rivière des Outaouais.

Le Plan officiel de la Ville d'Ottawa (page 2-17, article 40) précise que la Ville compte travailler avec les autorités fédérales, de l'Ontario et du Québec, ainsi qu'avec la Ville de Gatineau en vue de choisir l'emplacement de deux nouveaux

axes traversant la rivière des Outaouais. Entre-temps, la Ville interdira toute mise en valeur susceptible de nuire à l'aménagement des emplacements potentiels sélectionnés, y compris ceux de l'île Kettle, et entre Orléans et Masson-Angers. Cette prise de position découle en grande partie du désir de la Ville d'Ottawa d'éliminer la circulation de transit des camions de transport des marchandises dans la zone centrale d'Ottawa. Présentement, les camions lourds traversent la zone centrale en empruntant l'avenue King Edward pour accéder au pont Macdonald-Cartier.

Le transport des marchandises constitue aussi une importante composante de la demande totale en matière de transports à Ottawa. Tel que précisé dans le Plan directeur des transports, la grande majorité des marchandises à destination d'Ottawa ou traversant la Ville est transportée par camion. Par ailleurs, environ 4% des déplacements de marchandises à Ottawa est en provenance ou à destination de Gatineau. Cela signifie que chaque jour, près de 3 500 camions traversent la rivière des Outaouais.

5.1 Caractéristiques de la population et de la demande en matière de transports

Les données démographiques historiques et projetées de la Ville d'Ottawa sont présentées au **Tableau 2**. Les données indiquent un accroissement soutenu au cours des prochaines années, et selon les projections, la population d'Ottawa sera de l'ordre de 1,2 million d'habitants en 2021. Malgré la croissance démographique des dernières décennies et les projections de croissance pour les 15 prochaines années, tant à Ottawa qu'à Gatineau (détails présentés à la section 6.0), la capacité de l'infrastructure de transport est

demeurée à peu près inchangée depuis les 40 dernières années.

Le Plan officiel reconnaît qu'en dépit de l'accroissement prévu de l'utilisation du transport en commun, des infrastructures routières supplémentaires seront nécessaires. Le Plan officiel favorise l'aménagement de nouvelles infrastructures lorsqu'elles peuvent être mises en place de manière efficace et efficace et de manière à compléter d'autres objectifs du Plan. Plus précisément, le Plan officiel de la Ville d'Ottawa précise qu'il faudra aménager deux nouveaux axes franchissant la rivière des Outaouais d'ici 2021 en vue de répondre à l'accroissement de la demande des déplacements entre Ottawa et Gatineau aux heures de pointe et pour offrir un

autre itinéraire aux camions lourds qui empruntent présentement l'avenue King Edward et le pont Macdonald-Cartier (Plan officiel, page 2-18). Le Plan officiel reconnaît aussi que la réussite de la mise en œuvre des projets d'aménagement d'infrastructures exige la collaboration et la participation active de nombreux intervenants en plus de ceux de l'administration municipale. La participation de la Ville de Gatineau, du gouvernement du Canada et des gouvernements de l'Ontario et du Québec est d'importance cruciale pour la mise en œuvre d'un système régional de transport bien raccordé et intégré.

Tableau 2
Croissance prévue de la population d'Ottawa, de 1991 à 2021

Lieu	Population			
	1991	2001	2011	2021
<i>Intérieur de la Ceinture de verdure</i>	492 000	517 000	562 000	588 000
<i>Extérieur de la Ceinture de verdure:</i>	139 000	203 000	355 000	489 000
Ouest	45 000	73 000	132 000	186 000
Sud	22 000	42 000	110 000	172 000
Est	72 000	88 000	111 000	131 000
Total : milieu urbain	631 000	720 000	915 000	1 077 000
Total : milieu rural	70 000	80 000	97 000	115 000
Population totale	701 000	800 000	1 012 000	1 192 000

1. Plan officiel de la Ville d'Ottawa, mai 2003

2. Tel que rapporté au Comité des transports de la Ville d'Ottawa le 30 avril 2007, la population de la ville d'Ottawa en 2001 se chiffrait officiellement à 805 560 habitants, tel que calculé à partir des données du recensement, incluant les dénombrements incomplets.

Selon les prévisions, les insuffisances des liaisons interprovinciales vont s'accroître de manière importante d'ici 2021 (**Tableau 3**).

Malgré l'accroissement projeté de l'utilisation du transport en commun pour les déplacements franchissant la rivière des Outaouais (de 16 % actuel à 36 % d'ici 2021) prévu dans le Plan di-

recteur des transports de la Ville d'Ottawa, il faut prévoir un dépassement de capacité d'environ 6 700 unités de voiture particulière (UVP) selon les données du Plan directeur des transports (PDT) de la Ville d'Ottawa (page 24). Voir l'annexe technique *Road requirements* jointe au PDT.

Tel que précisé ailleurs dans ce rapport, les ponts existants sont présentement utilisés à pleine capacité. Le **Tableau 4** illustre les données actuelles d'offre et de demande à la ligne-écran de la rivière des Outaouais, tel que compilé par la Ville d'Ottawa. Le **Tableau 4** démontre que les données actuelles d'offre et de demande sont essentiellement en équilibre, ce qui indique que les ponts sont présentement utilisés « à pleine capacité ». Lorsqu'une ou plusieurs voies doivent être mises hors service (une voie desservant normalement 1 000 véhicules par heure) en raison d'une collision, d'une voiture en panne, ou des travaux d'entretien, par exemple, cette réduction de « l'offre » a pour effet de causer une défaillance majeure du système de transport interprovincial caractérisée par de très longs retards et des conditions de congestion dans l'ensemble du réseau routier.

Par ailleurs, en raison du fait que chaque pont nécessite des travaux de réfection majeurs tous les quinze ans, il faut présumer qu'en moyenne tous les trois ans, l'un des ponts devra être mis hors service pour des travaux majeurs. Par conséquent, il est souhaitable de créer une certaine redondance dans la capacité des ponts pour répondre aux exigences de souplesse nécessaires au fonctionnement efficace du réseau de transports. Des travaux majeurs d'entretien sont prévus pour le pont Alexandra en 2008.

Transport en commun			Automobile			Total		
2002	2021	Hausse	2002	2021	Hausse	2002	2021	Hausse
2 300	10 200	343%	11 900	18 100	52%	14 200	28 300	99%

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

Pont	Capacité nette et débit net (en unités de voiture particulière - UVP)
Pont Champlain	1 500
Pont des Chaudières	1 575
Pont du Portage	2 350
Pont Alexandra	1 000
Pont Macdonald-Cartier	4 725
Total	11 150

Source: Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa, annexe technique *Roadway Requirements and Staging Plan*, Document 19-71, juillet 2003

L'examen des liaisons franchissant la rivière des Outaouais doit porter une attention particulière à l'analyse de leur efficacité à titre d'itinéraires pour les camions lourds. Les restrictions actuelles affectant la circulation des camions sur la plupart des ponts existants ont pour effet de concentrer la circulation des camions sur l'avenue King Edward et le pont Macdonald-Cartier, ce qui nuit à l'efficacité du camionnage en plus d'avoir des incidences négatives dans la zone centrale, à la fois sur la communauté et sur l'environnement.

5.2 La Stratégie de desserte du transport en commun interprovincial

Tel qu'énoncé dans le Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa, le réseau de transport en commun d'Ottawa s'étend jusqu'au centre-ville du secteur Hull de la Ville de Gatineau. Il en est de même pour le réseau de transport en commun de la Ville de Gatineau, la Société de transport de l'Outaouais (STO), qui dessert le centre-ville d'Ottawa. Les deux réseaux de transport en commun sont complémentaires, et leurs frais d'utilisation sont intégrés. Les deux réseaux ne sont pas en concurrence. Au contraire, ils

travaillent en étroite collaboration pour mieux répondre aux besoins de tous les utilisateurs du transport en commun de la RCN.

6.0 VILLE DE GATINEAU ET MTQ

6.1 Gatineau - statistiques de population

Les données démographiques historiques et projetées de la Ville de Gatineau sont présentées au **Tableau 6**. Les données indiquent un accroissement soutenu au cours des prochaines années, et selon les projections, la population de Gatineau sera de l'ordre de 300 000 habitants en 2021. Les projections indiquent une plus forte augmentation de la population dans la périphérie, par opposé au secteur central de Hull. De même, les nouveaux emplois créés sur le territoire de Gatineau indiqués au **Tableau 5** se situent davantage en périphérie que dans le secteur central de Hull.

En vue de répondre à cette croissance, l'énoncé de vision du Plan stratégique de la Ville de Gatineau propose un centre-ville dynamique encerclé d'un noyau de villages urbains satellites et de pôles d'activités. Cette structure, qui respecte les besoins identitaires des collectivités rassemblées, exige des réseaux de communication et des corridors de transport hautement efficaces appuyant l'activité et les échanges économiques tout en offrant une meilleure qualité de vie à tous les citoyens.

Les objectifs du Plan stratégique en matière de transports sont axés en priorité sur le transport en commun (services aux heures de pointe et souplesse accrue en dehors des heures de pointe)

et sur la réduction de l'utilisation de la voiture particulière (surtout aux heures de pointe). Cette stratégie est fondée sur les éléments suivants :

- La mise en œuvre de nouvelles initiatives et mesures prioritaires de transport en commun rapide par autobus, de concert avec l'aménagement de stationnements incitatifs;
- la promotion des modes de transport de rechange non motorisés, de concert avec la mise en œuvre d'initiatives à l'appui de ces solutions de rechange;
- la mise en place de mesures de gestion du stationnement, d'apaisement de la circulation et de contrôle de la vitesse;
- l'encouragement du télétravail et du covoiturage (mesures de gestion de la demande de transport, ou GDT).

La Mise à jour du plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun (2003) a reconduit les recommandations du Plan intégré précédent, en plus d'assurer leur concordance aux nouvelles initiatives stratégiques et aux nouveaux énoncés de politiques en matière d'utilisation du sol liés aux aménagements résidentiels, commerciaux, industriels et administratifs). Par son aspect cohésif, ce plan contribuera de manière importante à la réalisation des objectifs de la Ville de Gatineau en matière de transports.

Les objectifs de la part modale du transport en commun ont été fixés à 30 % pour 2011 et 40 % en 2046. Après avoir connu des baisses de 4,6 % entre 1986 et 1991 et de 2,1 % entre 1991 et 1996, l'utilisation du transport en commun a augmenté de 36 % entre 1996 et 2001.

Tableau 5
Emplois, Ville de Gatineau, de 1986 à 2002

	1986 ⁽¹⁾			2002 ⁽¹⁾		Croissance 1986-2002 ⁽¹⁾	
Secteur central	Hull	44 520	52 277	8 027	17 %		
Autres secteurs urbains		17 394	33 092	15 698	90 %		
Aylmer		4 008	7 785	3 777	94 %		
Gatineau		13 386	25 307	11 921	89 %		
Secteurs ruraux ou à plus faible densité		3 376	5 206	1 830	54 %		
Masson -Angers		951	1 799	848	89 %		
Buckingham		2 425	3 407	982	41 %		
Total Ville de Gatineau		65 290	90 875	25 555	39 %		

Source : ⁽¹⁾ Mise à jour du plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun, STO, Décembre 2003

Tableau 6
Population de la Ville de Gatineau, de 1986 à 2021

	Population actuelle officielle, selon le MAMR ⁽³⁾ : 245 629				
	1986 ⁽¹⁾	2002 ⁽¹⁾	2011 ⁽¹⁾	2021 ⁽²⁾	
Secteur central	Hull	56 650	66 250	77 850	81 700
Autres secteurs urbains		111 700	139 000	167 450	162 000
Aylmer		29 600	36 100	44 900	48 000
Gatineau		82 100	102 900	122 550	114 000
Secteurs ruraux ou à plus faible densité		14 050	21 450	27 450	27 900
Masson -Angers		5 100	11 650	13 900	12 700
Buckingham		8 950	9 800	10 550	15 200
Total Ville de Gatineau		182 400	226 696	269 759	271 600

Sources : ⁽¹⁾ Mise à jour du plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun, STO, Décembre 2003
⁽²⁾ Ville de Gatineau, Service de l'Urbanisme, 2007
⁽³⁾ Ministère des Affaires municipales et des Régions

Le Plan stratégique dresse un portrait du réseau routier requis pour répondre aux besoins des aménagements futurs. En attente de réalisation, l'absence des nouveaux liens routiers indiqués dans le Plan occasionnent présentement des problèmes de congestion dans certaines parties du réseau routier, particulièrement en ce qui a trait aux liens est-ouest.

En ce qui concerne la traversée de la rivière des Outaouais, le Plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau et le Plan de transport de l'Outaouais du MTQ indiquent tous deux le besoin d'aménager de nouvelles liaisons interprovinciales, parce que l'augmentation prévue de l'utilisation du transport en commun ne suffira pas à répondre à l'accroissement projeté des débits de circulation interprovinciale. Par ailleurs, le transport en commun ne peut répondre au manque de réseaux d'itinéraires de camions lourds desservant les centres-villes de part et d'autre de la rivière des Outaouais. En ce qui a trait aux prévisions à long terme (post-2011), la Ville de Gatineau et le MTQ ont tous deux désigné le corridor de l'île Kettle à titre de corridor à protéger. Par ailleurs, le corridor Deschênes-Britannia (incluant un lien vers l'autoroute 550) à l'est du lac Deschênes est indiqué à titre de corridor planifié dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau et comme corridor à protéger dans le Plan de transport de l'Outaouais du MTQ. Le Conseil municipal de Gatineau a accepté de ne prendre aucune décision à l'égard de ces corridors jusqu'à ce que la présente étude soit achevée.

En raison de l'aspect dynamique et de la vitalité des nombreux pôles d'activités de la RCN, la nature des déplacements pourrait changer dans l'avenir. Cela étant dit, le cœur de la région continuera d'être la destination primordiale pour

l'ensemble des déplacements de part et d'autre de la rivière des Outaouais. Par conséquent, les liaisons interprovinciales demeureront une composante essentielle du réseau de transport, et à ce titre, les enjeux liés à la capacité des liens interprovinciaux doivent être traités.

Annexe B

Lois fédérales et provinciales en matière d'évaluation environnemen-
tale

Table des matières

1.0 COORDINATION DES PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE FÉDÉRAL ET PROVINCIAUX	2
2.0 EXIGENCES D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE FÉDÉRALES	2
3.0 EXIGENCES D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE L'ONTARIO	3
4.0 EXIGENCES D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU QUÉBEC	3
5.0 PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE COORDONNÉ	4

Liste des figures

Figure 5.1 - Processus coordonné d'évaluation environnementale	5
---	---

1.0 COORDINATION DES PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVI- RONNEMENTALE FÉDÉ- RAL ET PROVINCIAUX

Cette étude d'EE coordonnée se conformera aux exigences des lois pertinentes en matière d'évaluation environnementale, dont :

- Loi canadienne sur l'évaluation environ-
nementale (LCEE);
- Loi sur les évaluations environnementales
de l'Ontario (LEEO); et
- Loi sur la qualité de l'environnement du
Québec (LQE).

Tous les organismes gouvernementaux concer-
nés se sont entendus pour coordonner leurs
processus d'EE respectifs selon les lois pertinen-
tes. L'approche coordonnée est conçue pour
répondre aux exigences en matière de rensei-
gnements des lois sur les évaluations envi-
ronnementales fédérale et provinciales, et pour
assurer une coordination efficace des processus
d'EE provinciaux et fédéral. Un dialogue continu
est prévu tout au long du processus d'EE, et il
sera peut-être nécessaire d'inclure des rensei-
gnements supplémentaires ou plus détaillés au
fur et à mesure de l'avancement du processus.
Un document complet énumérant les impacts
environnementaux sera produit à la conclusion
de l'étude. La documentation satisfera aux be-
soins d'information des gouvernements fédéral
et provinciaux.

En tant que promoteur du projet, la CCN a ac-
cepté d'inclure les exigences des lois en matière
d'EE de chaque province et de la LCEE. L'étude

se déroulera en deux phases. Le programme de
travail de la première phase identifiera le corri-
dor privilégié du point de vue technique, lequel
fera l'objet de l'évaluation détaillée au pro-
gramme de travail de la phase 2. La première
étape du programme de travail de la phase 1
consistera à déposer un rapport du cadre de
référence qui suivra le processus de l'Ontario
relatif à une évaluation environnementale dis-
tincte. Cette approche permettra à tous les parti-
cipants de formuler des commentaires sur la
pertinence de l'étude, les options et les consulta-
tions publiques avant que l'étude ne commence.

2.0 EXIGENCES D'ÉVALUATION ENVI- RONNEMENTALE FÉDÉ- RALES

Cette étude générera une (des) recommanda-
tion(s) de liaison(s) interprovinciale(s) privilé-
giée(s) du point de vue technique. Il est prévu
que le travail technique associé à l'étude identi-
fiera les impacts qui déclencheront le processus
d'EE canadien, ce qui exigera des autorités fédé-
rales de prendre une décision conformément à la
LCEE. Un dialogue continu est prévu entre les
partenaires de l'étude, y compris l'Agence cana-
dienne d'évaluation environnementale, le ministè-
re des Pêches et des Océans, le ministère des
Transports et d'autres, tout au long du processus
d'EE, au fur et à mesure que les détails du projet
se préciseront.

Les exigences de la LCEE seront définies une fois
que la phase 1 sera terminée et que le projet sera
défini.

3.0 EXIGENCES D'ÉVALUATION ENVI- RONNEMENTALE DE L'ONTARIO

Les lois sur les EE de l'Ontario exigent que les promoteurs élaborent et obtiennent l'approbation du cadre de référence avant d'entamer une évaluation environnementale. Après examen par les organismes, les intervenants et la population, le document du cadre de référence est soumis à l'approbation du ministre de l'Environnement de l'Ontario. Le promoteur peut par la suite commencer l'EE; dans ce cas-ci, il s'agira de sélectionner un corridor ou un mode de transport, et de compléter une EE détaillée des corridors privilégiés du point de vue technique en conformité au cadre de référence approuvé.

Quoique le cadre de référence ne soit qu'une prescription de la loi de l'Ontario, il servira de ligne directrice pour l'étude entière. Il est donc essentiel que les résidents et les instances gouvernementales du Québec participent pleinement à l'élaboration du cadre de référence. Le cadre de référence et l'évaluation environnementale subséquente mèneront à la sélection des corridors privilégiés du point de vue technique et des projets particuliers. Dans la phase 2 de l'étude, les processus d'EE des gouvernements fédéral et du Québec seront mis en marche selon le processus coordonné d'EE pour ce projet.

L'harmonisation exige que les processus de toutes les parties soient entièrement respectés. Les processus de la province du Québec et du gouvernement fédéral sont décrits aux paragraphes suivants.

4.0 EXIGENCES D'ÉVALUATION ENVI- RONNEMENTALE DU QUÉBEC

Autorité responsable principale de cette étude au Québec, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) doit remettre un « certificat d'autorisation » avant que le travail ne puisse commencer. Habituellement, une fois le rapport de l'étude d'évaluation environnementale complété, une décision sur le rapport de l'étude d'EE et sur la demande de certificat, y compris l'avis du projet éventuel et les occasions de consultation publique et de commentaires, peut prendre jusqu'à 18 mois après l'achèvement du rapport de l'étude d'évaluation environnementale. Le dépôt d'un avis de projet déclenche le plus souvent le processus, suivi par la soumission du rapport d'EE à examen du MDDEP. Le processus de consultation publique peut commencer dès que le MDDEP accepte le rapport de l'étude d'EE. Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) annonce par la suite une période de consultation publique de 45 jours. Quiconque peut demander une audience publique pendant la période de consultation publique. Le processus du BAPE prend quatre mois, et donne lieu à une audience publique où des experts et des membres du public présentent des témoignages. Le processus du BAPE se termine avec un rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

La Loi sur la qualité de l'environnement du Québec (LQE) s'applique aux projets de pont et

de route qui sont d'une longueur d'au moins un kilomètre ou d'une largeur d'au moins quatre voies, ayant une emprise routière d'au moins 35 mètres, ou qui nécessitent des travaux de creusement, de dragage, de remblayage ou de levées de terre équivalents à au moins 300 mètres de long ou à 5 000 mètres carrés. Dans de telles circonstances, il faut fournir une définition conceptuelle de la méthode de mise en œuvre du projet.

Les autorités des évaluations environnementales au Québec demandent la définition du projet pour déterminer à quel moment il faut déclencher l'évaluation environnementale. Pour l'étude en question, où les données du projet ne seront pas définies dans les premières étapes, les autorités des EE du Québec ont indiqué que la définition du projet et toute décision relative à la LQE nécessiteront un rapport d'évaluation de la planification, de la faisabilité, des besoins et de la justification à la fin de la première phase, suivi par l'EE de l'option privilégiée du point de vue technique pour le projet défini dans la phase 2. Les autorités des EE du Québec ont accepté de participer jusqu'à ce qu'il y ait des données décisives et certaines pour les aider à définir le projet et par rapport à leurs responsabilités en ce qui concerne l'EE subséquente. Ils ont aussi accepté de déposer un avis de commencement pour cette étude d'EE dans les meilleurs délais, afin de leur permettre d'y participer dès les premières étapes du projet.

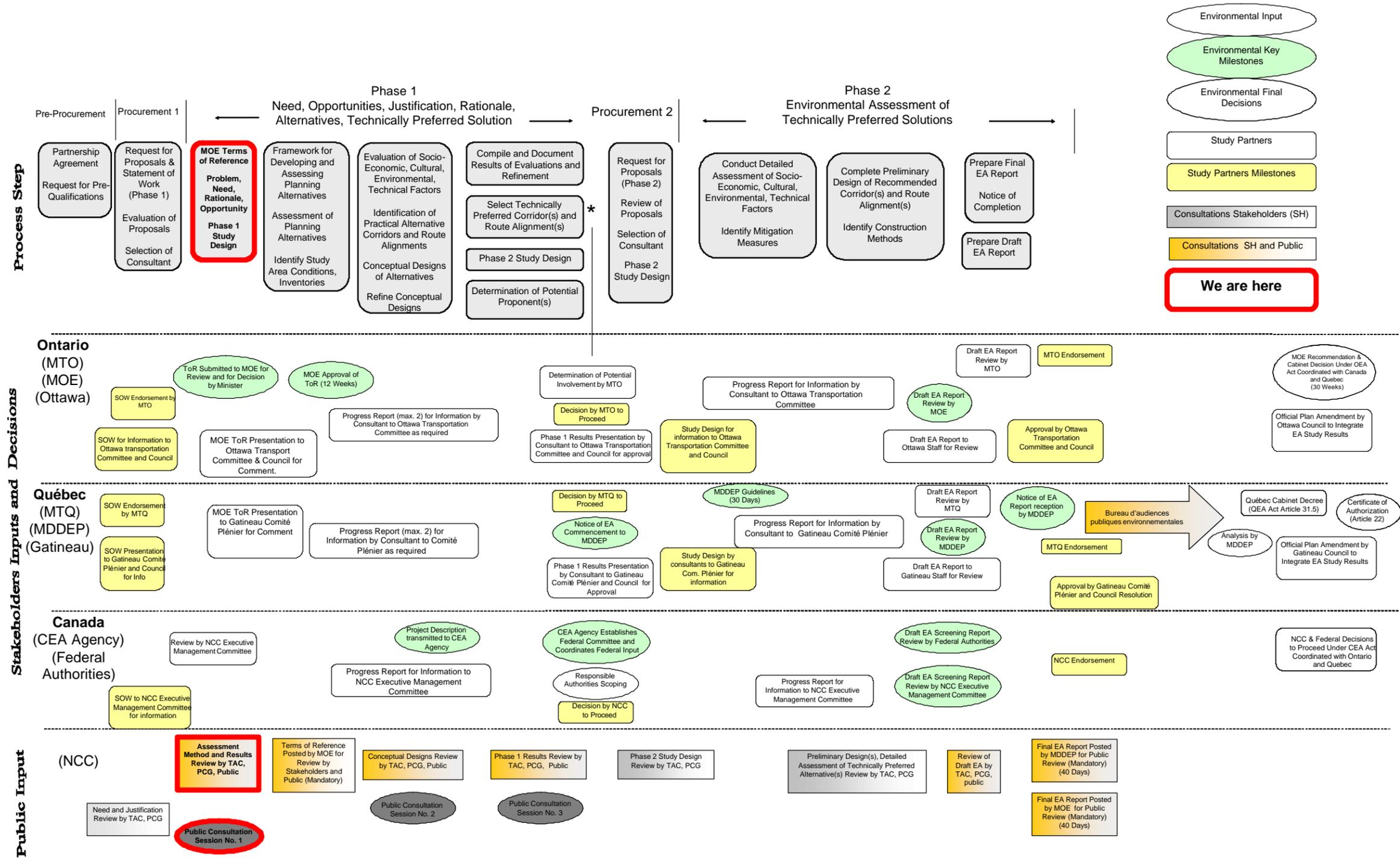
Le processus fédéral coordonnera les éléments du processus de la LCEE; voir la section 2 en parallèle des exigences du Québec.

5.0 PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVI- RONNEMENTALE COOR- DONNÉ

Toute initiative d'améliorer la capacité des transports interprovinciaux nécessitera des approbations par les autorités fédérale (le Canada) et provinciales (le Québec et l'Ontario). Cette étude d'EE suivra un processus coordonné qui répond aux exigences des lois en matière d'EE respectives et qui respecte les objectifs de planification des transports des Villes de Gatineau et d'Ottawa.

Un principe commun clé consiste à offrir aux organismes concernés, aux groupes d'intérêt, aux groupes communautaires et à la population l'occasion de participer et de formuler des commentaires au cours de ce processus d'étude d'EE. Par conséquent, les partenaires de cette EE s'engagent à recueillir les commentaires de tous les intervenants aux étapes clés du projet. Un autre principe clé veut que tous les partenaires de cette étude d'EE s'assurent que les exigences les plus rigoureuses soient respectées là où les processus différents imposent des mesures différentes. **L'objectif global est d'effectuer un seul travail à l'égard de la faisabilité, des besoins et de la justification; de l'analyse et de l'évaluation des options; et de la documentation de l'étude d'EE dans un format convenable pour l'examen par les autorités administratives, les intervenants et la population.** Le processus coordonné d'EE est illustré à la figure 1.

Figure 5.1 - Processus coordonné d'évaluation environnementale



Annexe C

Évaluation des options entreprise

Table des matières

1.0 INTRODUCTION	1
1.1 Portée de l'étude.....	1
1.2 Aire d'étude régionale.....	1
2.0 OPTIONS DE PLANIFICATION	4
3.0 ÉVALUATION DES OPTIONS DE PLANIFICATION.....	7
4.0 CONCLUSIONS PRÉLIMINAIRES (SOUS RÉSERVE DE L'EXAMEN ET DES COMMENTAIRES DU PUBLIC).....	10

Liste des figures

Figure 1 Présentation schématique du processus d'évaluation.....	2
Figure 2 Aire d'étude régionale	3

Liste des tableaux

Tableau 1 Analyse préliminaire des options de planification	8
--	---

1.0 INTRODUCTION

La Commission de la capitale nationale (CCN), le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et le ministère des Transports du Québec (MTQ) ont convenu d'entreprendre conjointement la réalisation de l'Évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale du Canada (RCN). Cette étude sera réalisée en consultation avec la Ville de Gatineau, la Ville d'Ottawa, les organismes gouvernementaux concernés et le public.

Le présent rapport a pour objet de documenter l'analyse et l'évaluation des « options de l'entreprise », c'est-à-dire l'éventail de solutions de rechange proposées.

1.1 Portée de l'étude

L'analyse et l'évaluation des « options de l'entreprise », c'est-à-dire l'éventail de solutions de rechange proposées, constituent l'une des étapes obligatoires du processus coordonné d'évaluation environnementale particulier à cette étude. Ce processus coordonné d'évaluation environnementale est conforme à la réglementation fédérale, ontarienne et québécoise en matière d'évaluation environnementale.

Conformément aux exigences, l'évaluation des options de l'entreprise s'effectue au début du processus d'évaluation environnementale, comme l'indique la **Présentation schématique du processus d'évaluation**.

1.2 Aire d'étude régionale

L'aire d'étude régionale englobe la région de la capitale du Canada (RCN). L'aire d'étude régionale s'étend de part et d'autre de la rivière des Outaouais entre les secteurs de Quyon, à l'ouest et Masson-Angers et Cumberland, à l'est. Voir la **Figure 2, Aire d'étude régionale**.

Figure 1
Présentation schématique du processus d'évaluation

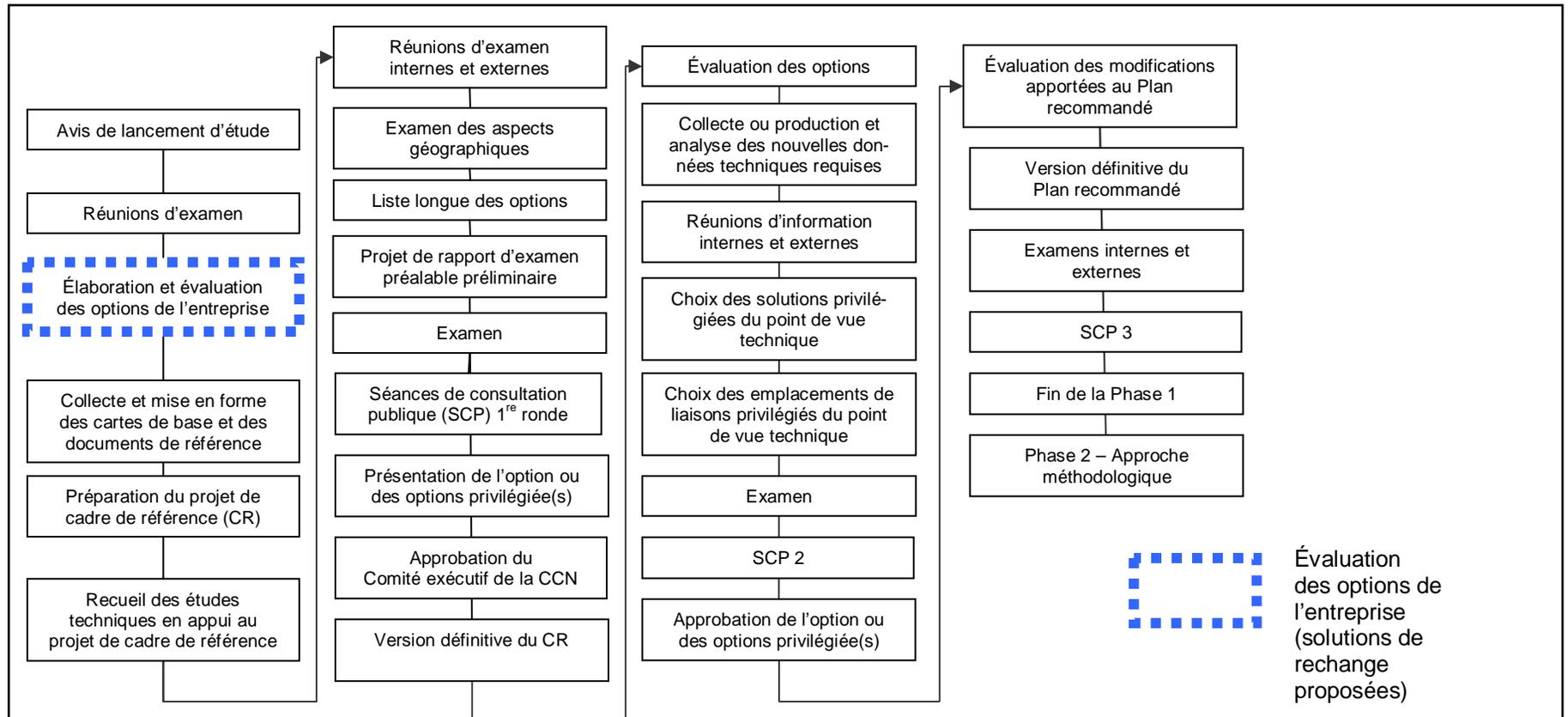
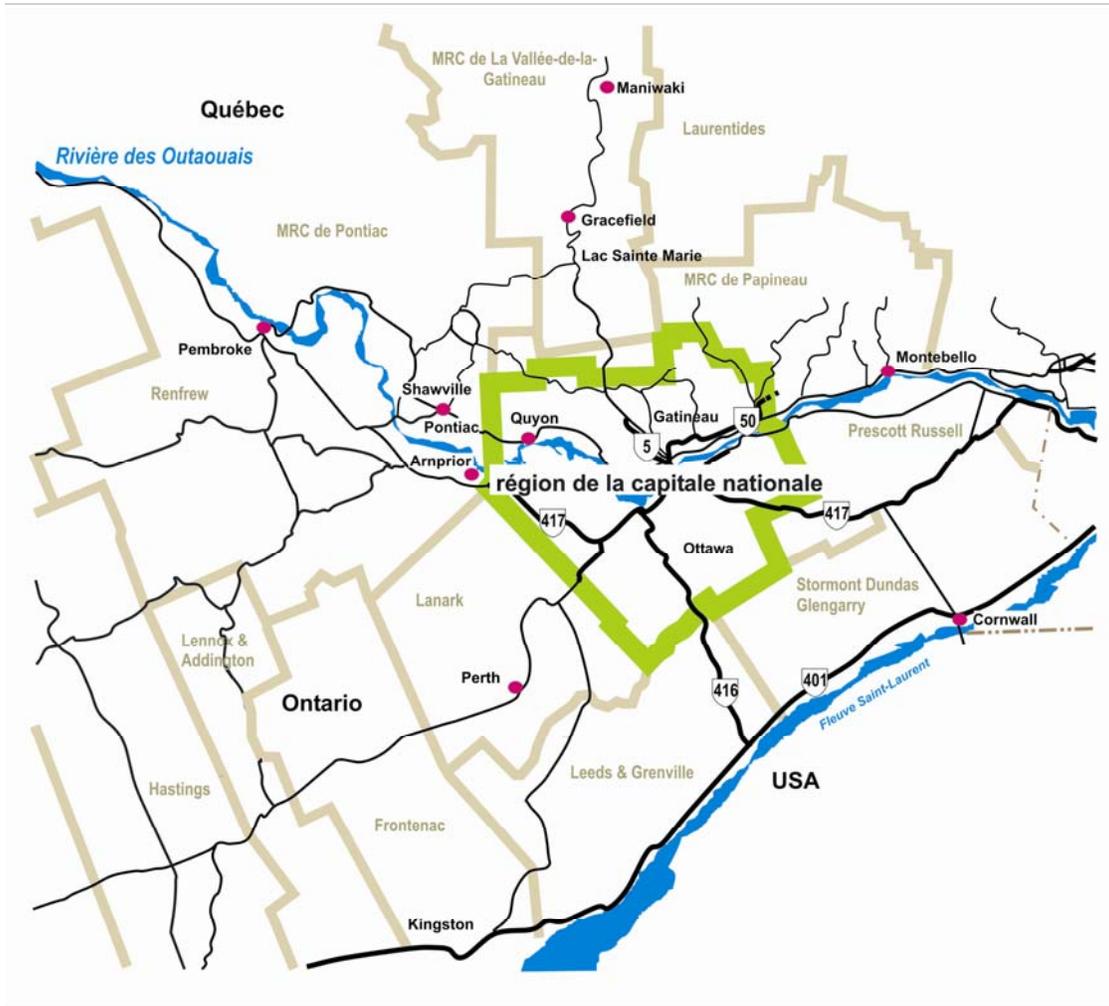


Figure 2
Aire d'étude régionale



2.0 OPTIONS DE PLANIFICATION

Les options de planification (le terme « options de l'entreprise » est aussi employé dans la *Loi sur l'évaluation environnementale de l'Ontario* ou le terme « solutions de rechange au projet » dans la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*) représentent un ensemble d'approches pouvant répondre aux enjeux liés aux liaisons interprovinciales dans l'aire d'étude. Les recommandations préliminaires, qui pourront être modifiées à la suite des commentaires du public, seront présentées à la population lors des premières séances de consultation publique.

La démarche d'identification, d'évaluation et de choix des options de planification à retenir s'effectue en deux étapes. La première étape consiste à identifier les solutions de rechange jugées raisonnables, c'est-à-dire celles qui contribuent à l'atteinte de l'objectif stratégique d'améliorer la capacité du réseau de transport interprovincial. Par la suite, au cours de la deuxième phase, lorsqu'une solution de rechange est retenue à titre d'« entreprise » (projet), celle-ci est soumise à un examen approfondi, incluant une collecte de données d'inventaires plus détaillées et une analyse exhaustive, et elle est ensuite soumise à l'examen du public.

La phase initiale du processus de planification comprend l'identification et l'examen des solutions de rechange possibles. Ces solutions de rechange comportent une gamme variée de moyens de répondre aux enjeux identifiés.

Au terme de cette étude, la solution de rechange définitive sera vraisemblablement

composée d'éléments complémentaires provenant de plusieurs options de planification.

Les paragraphes suivants présentent une description sommaire des options de planification qui ont été examinées en vue de déterminer dans quelle mesure elles peuvent contribuer à répondre aux enjeux de l'étude. Les options de planification jugées raisonnables seront retenues pour une analyse approfondie :

Option 1 – l'option de non-intervention. Statu quo : le système de transport actuel est maintenu, avec la mise en œuvre de programmes d'entretien de routine pour assurer la circulation sécuritaire des personnes et des marchandises. Cependant, en vertu de cette solution de rechange, la croissance prévue, telle que projetée dans les plans d'urbanisme de Gatineau et d'Ottawa, se poursuivra comme planifiée.

Option 2 - Les stratégies de gestion de la demande en transport (GDT). 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 étendre les infrastructures ni en fournir de nouvelles. Les stratégies de GDT tendent à réduire le nombre total des demandes sur le réseau de transport en déplaçant les demandes vers des périodes de temps situées en dehors des heures de pointe, et en déplaçant les demandes vers des modes de transport de rechange, comme la marche, la bicyclette et le télétravail à domicile.

Option 3 – l'amélioration du transport en commun. 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 du nombre de passagers du transport en commun pour réduire la demande des véhicules particuliers. Les objectifs du Plan officiel de la Ville d'Ottawa sont d'accroître le transport en commun pour atteindre une répartition modale de 36 % (entre les déplacements par véhicule particulier et par le transport en commun) pour les déplacements traversant la ligne écran de la rivière des Outaouais. Les mesures pour y arriver pourraient comprendre:

L'amélioration des services d'autobus de transport ou l'aménagement de nouvelles installations de transport en commun rapide, conçus pour améliorer le système de transport en commun en accroissant les services sur le réseau de transport existant ou en accueillant de nouveaux services de transport en commun;

Un nouveau système de train léger et rapide sur rail pour le transport des navetteurs et des visiteurs le long de nouveaux corridors.

Option 4 – la gestion de l'offre des systèmes de transport (GOT). 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.

Option 5 – La réglementation de l'utilisation du sol. 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 à l'intérieur des limites de la Ceinture de verdure;
- la gestion du stationnement;
- des stratégies de rechange en matière de taxes municipales ayant pour but de réduire les déplacements – incitatifs à vivre près de son travail;
- la tarification des routes;
- des ponts à péage.

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.

Option 6 – la tarification de l'utilisation des voies de circulation, la gestion du stationnement et la mise en place de systèmes de péage. Ces mesures constituent également une autre sous-composante de la GDT ayant pour objet la réduction de la demande des déplacements.

Option 7 – La déviation de la circulation des marchandises hors du secteur central. Cette option propose de dévier la circu-

lation des marchandises hors du secteur central, vers les zones périphériques de la RCN, ou ce dévier cette circulation par un éventuel transfert du transport des marchandises des camions au profit du chemin de fer. Ce la 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.

Option 8 - Amélioration des réseaux interprovinciaux (Installations existantes).

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.

Option 9 - Amélioration des réseaux interprovinciaux (nouvelles installations)

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.

3.0 ÉVALUATION DES OPTIONS DE PLANIFICATION

Les options de planification, ou les « options de l'entreprise », ont été évaluées au moyen d'un modèle qualitatif utilisant les critères suivants :

Transports

Cette option de planification aide-t-elle, de manière significative, à répondre à la demande en matière de transport et contribue-t-elle à répondre aux enjeux liés à la circulation des camions lourds?

Économie

Cette option de planification contribue-t-elle au développement économique à l'échelle locale et régionale?

Milieu de vie

Cette option de planification engendre-t-elle des incidences sur le milieu de vie et le milieu bâti?

Milieu naturel

Cette option de planification engendre-t-elle des incidences sur le milieu naturel?

Les résultats de l'analyse et de l'évaluation des options de planification sont présentés sous forme de tableau-synthèse au **Tableau 1 - Analyse préliminaire des options de planification**.

Suite à cette analyse préliminaire, chaque option de planification a été évaluée de nouveau en fonction des critères suivants :

- Cette option répond-elle de manière réaliste à tous les enjeux présentés dans l'énoncé du problème, incluant :

- la croissance démographique, économique et urbaine de la région;
- la congestion routière;
- la perturbation du milieu de vie et du milieu naturel;
- les incidences économiques;
- l'incompatibilité avec la circulation des camions;
- le besoin de coordonner l'emplacement des corridors potentiels;
- l'augmentation des émissions d'échappement.

OU

- Cette option, lorsque combinée à d'autres options, contribue-t-elle de manière significative à répondre aux enjeux présentés dans l'énoncé du problème?

Seules les options qui répondent à l'un ou l'autre de ces critères seront retenues pour un examen approfondi.

Tableau 1
Analyse préliminaire des options de planification

Options de planification*	Critères d'évaluation	Résultats préliminaires de l'examen technique
<p>Option 1 – l'option de non-intervention (Maintien de l'infrastructure de transports existante)</p>	<p>Transports Cette option aide-t-elle, de manière significative, à répondre à la demande en matière de transport et contribue-t-elle à répondre aux enjeux liés à la circulation des camions lourds?</p>	<p>Cette option fera office de référence de base à laquelle les autres options seront comparées.</p>
<p>Option 2 - les stratégies de gestion de la demande en transport (GDT). (stratégies axées sur la réduction de la demande en matière de transports)</p>	<p>Économie Cette option de planification contribue-t-elle au développement économique?</p>	<p>La GDT est une composante essentielle de la solution d'ensemble, mais elle n'est pas considérée comme une solution intégrale pouvant à elle seule répondre à l'accroissement prévu de la demande en matière de transport.</p>
<p>Option 3 – l'utilisation du transport en commun (accroissement de l'utilisation)</p>	<p>Milieu de vie Cette option de planification engendre-t-elle des incidences sur le milieu de vie et le milieu bâti?</p>	<p>Le transport en commun est une composante essentielle de la solution d'ensemble, mais n'est pas considérée comme une solution intégrale pouvant à elle seule répondre à l'accroissement prévu de la demande en matière de transport. Cela étant dit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la composante « transport en commun » fera partie intégrante de toute nouvelle solution de liaison proposée; • la composante « transport en commun » sera conforme aux objectifs du Plan officiel d'Ottawa en matière de répartition modale (part modale du transport en commun visée : 36%); • toute initiative de transport en commun dans le noyau urbain sera traitée à titre de projet distinct (entreprise distincte).
<p>Option 4 - la gestion de l'offre des systèmes de transport (GOT)</p>		<p>La gestion de l'offre des systèmes de transport est une composante essentielle de la solution d'ensemble, mais n'est pas considérée comme une solution intégrale pouvant à elle seule répondre à l'accroissement prévu de la demande en matière de transport. Dans le cadre de la présente étude, il est recommandé d'examiner les moyens possibles d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport, incluant l'aménagement de voies à contresens et de voies réservées aux véhicules à occupa-</p>

Options de planification*	Critères d'évaluation	Résultats préliminaires de l'examen technique
		tion multiple (VOM).
Option 5 - la réglementation de l'utilisation du sol.	Milieu naturel Cette option de planification engendre-t-elle des incidences sur le milieu naturel?	La réglementation de l'utilisation du sol est une composante essentielle de la solution d'ensemble, mais n'est pas considérée comme une solution intégrale pouvant à elle seule répondre à l'accroissement prévu de la demande en matière de transport. Ces mesures pourraient retarder le besoin d'améliorer l'infrastructure de transport, mais elles n'éliminent pas la nécessité de planifier une augmentation de la capacité des infrastructures de transport et de définir un nouvel itinéraire de camionnage.
Option 6 - sous-groupe de la GCT : stratégies axées sur « l'utilisateur payeur »		Ces mesures constituent une autre sous-composante de la GDT ayant pour objet la réduction de la demande des déplacements, par la mise en œuvre de solutions comme la tarification de l'utilisation du réseau routier, la gestion du stationnement et les systèmes de péage. Ces mesures ne sont pas considérées comme des solutions intégrales. Par ailleurs, elles ne contribuent pas à répondre aux enjeux liés au camionnage.
Option 7 - la déviation de la circulation des marchandises hors du secteur central		Cette option a pour but d'atténuer les perturbations sur les collectivités locales du noyau urbain. Elle devrait être retenue dans le cadre de l'examen de nouveaux réseaux d'itinéraires de camionnage.
Option 8 - amélioration des réseaux interprovinciaux (installations existantes)		L'accroissement de l'utilisation ou l'accroissement de la capacité des ponts interprovinciaux existants entraînerait des répercussions importantes sur le milieu de vie et le milieu bâti environnant. Il n'est pas recommandé de retenir cette option, sauf en ce qui concerne l'optimisation de leur utilisation pour tous les modes de déplacement.
Option 9 - amélioration des réseaux interprovinciaux (nouvelles installations)		La congestion des liaisons interprovinciales serait amoindrie par l'accroissement de la capacité dans de nouveaux corridors. L'ajout de corridors additionnels pourrait permettre la création de nouveaux itinéraires de camionnage. Il est recommandé de retenir cette option pour examen approfondi.

4.0 CONCLUSIONS PRÉLIMINAIRES (SOUS RÉSERVE DE L'EXAMEN ET DES COMMENTAIRES DU PUBLIC)

On s'attend à ce que la solution définitive soit composée d'éléments complémentaires tirés des options de planification ci-après :

Option 1 - l'option de non-intervention (option retenue). 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). Il est recommandé que cette solution de re-change 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). 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 des liaisons interprovinciales existan-

tes 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 et par les Villes d'Ottawa et de Gatineau dans le cadre d'une autre d'EE 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 compense pas les 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). Toutefois, elle ne constitue pas une option à considérer en tant que telle, dans le cadre de cette entreprise. 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). À l'instar de la GDT, il est recommandé que la GOT soit retenue. 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 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 de 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 interprovinciales.

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 non retenue). 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 solutions à considérer par 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 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 – Expansion des réseaux interprovinciaux existants (option non retenue). 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 par elle-même. Il est plutôt recommandé d'étudier les possibilités d'amélioration fonctionnelle proposées dans l'option 4.

Option 9 – Amélioration des réseaux interprovinciaux (nouvelles installations) (option retenue). Suivant l'évaluation des besoins, il est proposé à titre de recommanda-

tion préliminaire que l'idée de considérer l'aménagement de nouvelles liaisons interprovinciales soit retenue.

Les résultats de cette évaluation indiquent que plusieurs des options de planification proposées ont été retenues. Par conséquent, « l'option de solution » recommandée pour répondre aux éventuelles contraintes en matière de capacité des infrastructures de transport interprovincial intègrera vraisemblablement la mise en œuvre d'un ensemble de mesures de DGT et de GOT, de règlements d'utilisation du sol novateurs, d'initiatives d'accroissement de l'utilisation du transport en commun, de nouveaux moyens d'éloigner du centre-ville la circulation de transit des camions, ainsi que la création d'un ou de plusieurs nouveaux liens interprovinciaux. Par ailleurs, l'option de « non-intervention » sera retenue et fera office de référence de base à laquelle les autres solutions seront comparées.

Ces « options de solution » constituent les stratégies de transport à privilégier afin de répondre aux besoins de liaisons interprovinciales pour les 20 prochaines années et elles constitueront les lignes directrices d'un plan stratégique à plus long terme (50 ans). Dorénavant, le terme « entreprise » sera employé pour désigner l'option de solution privilégiée.

L'« entreprise » privilégiée pourra être modifiée en fonction des commentaires du public recueillis lors de la première ronde de consultations publiques. Les « options d'approches » envisagées pour la mise en œuvre de l'entreprise seront présentées au public lors de la deuxième ronde de consultations publiques. Cela permettra au public de commenter l'analyse et l'évaluation des

emplacements de corridors et des solutions techniques proposés.

Annexe D

Projet d'analyse préalable préliminaire

Table des matières

1.0 INTRODUCTION	1
1.1 Le contexte.....	1
1.2 L'aire d'étude.....	3
1.3 Le besoin et la justification.....	3
1.3.1 L'objectif.....	3
1.3.2 Les enjeux à étudier.....	3
1.3.3 Exigences du projet.....	4
1.4 Le processus d'évaluation environnementale	6
2.0 EXAMEN PRÉALABLE PRÉLIMINAIRE	6
3.0 ÉTAPE 1 DE L'EXAMEN PRÉALABLE (EXAMEN PRÉALABLE DES AIRES GÉOGRAPHIQUES).....	7
4.0 ÉTAPE 2 DE L'EXAMEN PRÉALABLE – IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES CORRIDORS	10
4.1 Critères d'évaluation de l'examen préalable préliminaire	12
4.2 Liste longue préliminaire des corridors de liaison	12
4.2.1 Les liaisons de l'aire urbaine ouest.....	13
4.2.2 Les liaisons de l'aire urbaine est.....	13
4.3 Les liaisons de l'aire urbaine ouest	13
4.4 Les liaisons de l'aire urbaine est	13
5.0 RÉSUMÉ DES CONCLUSIONS DE L'EXAMEN PRÉALABLE PRÉLIMINAIRE.....	21
6.0 ÉTAPES À VENIR.....	23
7.0 BIBLIOGRAPHIE	24

Liste des figures

Figure 1 Limites de l'aire d'étude.....	2
Figure 2 Aire d'étude régionale.....	5
Figure 3 Aires rurales, aires urbaines et noyau central	8
Figure 4 Liste longue préliminaire des corridors de liaison conceptuels.....	14
Figure 5 Corridors conceptuels retenus.....	22

Liste des tableaux

Tableau 1 Résumé de l'analyse préalable préliminaire.....	11
Tableau 2 Liaisons de l'aire urbaine ouest.....	15
Tableau 3 Liaisons de l'aire urbaine est.....	18

1.0 INTRODUCTION

1.1 Le contexte

Tous les ordres de gouvernement de la région de la capitale nationale (RCN) s'entendent sur l'importance d'assurer une circulation sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises. La Commission de la capitale nationale (CCN), le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et le ministère des Transports du Québec (MTQ) reconnaissent que les contraintes liées à la capacité d'accueil des infrastructures de transport interprovincial et à la continuité des réseaux de transport interprovincial dans la RCN compromettront dans l'avenir la circulation interprovinciale des personnes et des marchandises. Les études de transport antérieures laissent présager 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 de consentir un effort concerté afin d'augmenter la part modale du transport en commun pour les déplacements interprovinciaux, de mettre en œuvre des mesures de gestion de la demande en transport (GDT) et d'augmenter la capacité des infrastructures de transport interprovincial. Cela aura pour but d'assurer la mobilité efficace des personnes et des marchandises et la durabilité des infrastructures régionales de transport.

Les études de transport antérieures, dont l'étude du CACPET de 1994 et le *Plan conceptuel de transport interprovincial* de 1999, ont confirmé le besoin de régler les lacunes en matière de capacité portante des infrastructures de transport interprovincial. D'entrée de jeu, cette étude doit : définir le problème en termes clairs et précis; procéder à un examen exhaustif du problème; démontrer le lien entre le problème et les difficultés aux voies d'approche aux liaisons interprovinciales; préciser la nature des lacunes et des contraintes; et dresser un portrait de la nature des déplacements, y compris

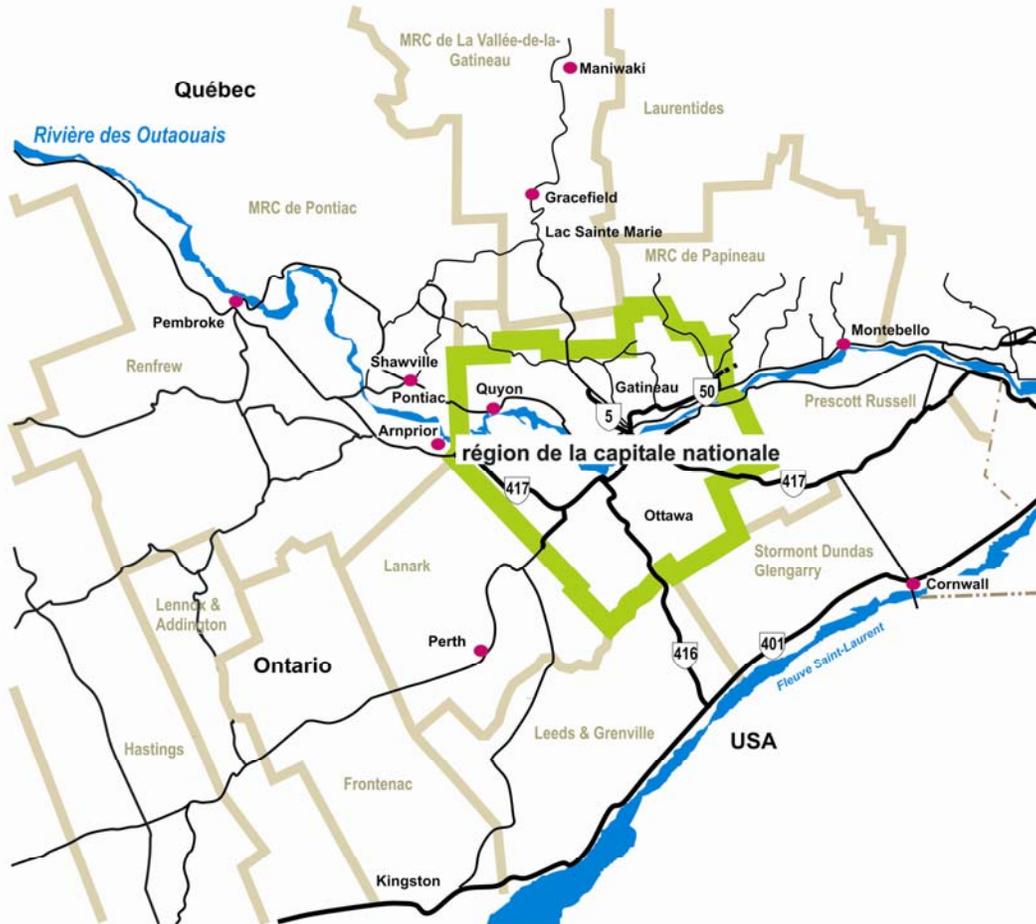
les origines et les destinations, la distance parcourue (courte distance et longue distance), les parcours empruntés et la demande en matière de déplacements.

La présente évaluation environnementale (EE) a pour objet d'atténuer la perturbation croissante des services de transport interprovincial dans la RCN (voir la Figure 1 – **Aire d'étude**). L'EE analysera l'importance des corridors interprovinciaux pour l'économie locale et provinciale, les incidences sur la qualité de vie des résidents des collectivités locales et les effets néfastes découlant de la congestion des ponts existants.

La présente EE doit se conformer aux exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE), de la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario* (LEEO) et de la *Loi sur la qualité de l'environnement du Québec* (LQE). Le Canada, l'Ontario et le Québec ont convenu de coordonner leurs processus d'EE respectifs conformément à la réglementation applicable en matière d'évaluation environnementale, en accord avec les principes et l'esprit des ententes de collaboration entre le Canada et le Québec et entre le Canada et l'Ontario.

Les exigences de la LCEE prévalent lorsque le projet est de niveau fédéral, qu'il requiert un terrain fédéral, qu'il est financé par un organisme fédéral ou qu'il nécessite l'émission ou l'approbation d'un permis par un organisme fédéral. Aux fins de la présente EE, on présume que les principaux éléments déclencheurs comprennent, sans s'y limiter, l'utilisation de terrains fédéraux et la nécessité de permis en vertu de la *Loi sur les pêches* et de la *Loi sur la protection des eaux navigables*. Il est reconnu que les permis ne seront pas accordés au cours de la Phase 1 de l'étude d'EE puisque l'émission de ces permis exige généralement des renseignements plus détaillés en matière de design.

Figure 1
Limites de l'aire d'étude



Par conséquent, le rapport de la Phase 2 de l'EE comprendra des renseignements plus détaillés, tels qu'exigés, en ce qui a trait aux impacts éventuels, aux mesures d'atténuation et aux stratégies de compensation. Cela permettra aux organismes fédéraux de juger des effets environnementaux.

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE), le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et le ministère de l'Environnement de

l'Ontario (MEO) reconnaissent qu'un dialogue continu est requis tout au long de la Phase 2 du processus d'EE et qu'il pourra être nécessaire d'inclure dans l'EE de l'information supplémentaire ou plus détaillée à mesure que le processus suivra son cours. Les partenaires de l'étude ont l'intention de produire un ensemble complet de documents techniques sur les effets environnementaux afin de satisfaire aux exigences documentaires des gouvernements fédéral et provinciaux, des procédures d'approbation en matière de planification et d'aménagement des Villes

de Gatineau et d'Ottawa et toute autre exigence fédérale ou provinciale.

Le présent rapport a été préparé à titre d'étude technique faisant partie du cadre de référence de l'étude, tel qu'autorisé par le MEO. Le MEO a été consulté lors de l'élaboration du projet de cadre de référence et un avis a été reçu à l'effet qu'une étude technique pouvait être préparée, conformément aux lignes directrices préliminaires du MEO d'octobre 2006 concernant l'élaboration du cadre de référence. Cette ligne directrice autorise le promoteur à documenter un examen préalable initial des solutions de rechange qui ne sont pas jugées raisonnables parce qu'elles ne résolvent pas le problème énoncé, parce que leur mise en œuvre dépasse les capacités du promoteur ou parce qu'elles ont des effets plus importants que les autres options ou solutions de rechange.¹

1.2 L'aire d'étude

On propose de diviser l'aire d'étude en trois aires de niveau d'analyse différent. Ces divisions comprendront une aire d'étude régionale, les aires d'étude est et ouest et les aires d'étude de corridors particuliers. À mesure que les aires d'étude deviendront plus précises, elles seront assujetties à des examens plus détaillés concernant les inventaires écologiques, les analyses et l'évaluation.

L'aire d'étude régionale regroupe l'ensemble des possibilités de liaisons dans la RCN, tel qu'illustré à la **Figure 2**. L'analyse de l'examen préalable préliminaire définit davantage les aires d'étude est et ouest à l'intérieur du secteur ur-

bain, où les emplacements des liaisons ont été évalués. À chacun de ces emplacements, l'étude définira un certain nombre d'aires d'étude de corridors de liaison, à l'intérieur desquels les solutions techniques et les alignements possibles seront évalués, en fonction des contraintes environnementales, naturelles et sociales particulières à l'emplacement en question.

1.3 Le besoin et la justification

1.3.1 L'objectif

L'objectif de la présente EE est d'évaluer les impacts de la congestion des infrastructures de transport interprovincial dans la RCN, en considérant l'augmentation de la capacité des infrastructures de transport interprovincial pour un horizon de planification de 20 ans, ainsi que les besoins éventuels pour un horizon de 20 à 50 ans.

Les études sur les transports réalisées au cours des années 1980 et 1990 ont conclu qu'une capacité supplémentaire en infrastructures de transport interprovincial serait requise dans la région de la capitale nationale (RCN) pour satisfaire la croissance prévue de la circulation des personnes et des marchandises pour les horizons de planification de 2011 et 2021. La croissance prévue de la circulation des personnes et des marchandises découle de la croissance de la population, de l'emploi et du tourisme dans la RCN.

1.3.2 Les enjeux à étudier

Les enjeux particuliers à considérer au cours de l'étude comprennent :

- la région de la capitale nationale, qui a connu 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 toutes concentrées dans la zone centrale;
- les ponts existants et les routes qui les alimentent sont congestionnés;

¹ Code de pratique, *Préparation et examen du cadre de référence des évaluations environnementales en Ontario*, MEO, Document de travail 2006, p. 16

- 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 les milieux 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 camions lourds 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 les mêmes; il faut assurer d'une meilleure coordination;
- le manque d'intégration des plans de transports aux futurs plans d'utilisation du sol et aux prévisions de croissance urbaine à long terme aura pour effet de rendre la circulation interprovinciale inefficace. Cette situation augmentera la congestion et la longueur des déplacements et contribuera ainsi à la dégradation de l'environnement en raison de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES).

La présente EE a été entreprise pour examiner les possibilités d'atténuer les problèmes actuels en matière de capacité et les contraintes futures du transport interprovincial dans la RCN. Par conséquent, le but de l'entreprise sera de définir un plan qui puisse tenir compte de ces problèmes et recevoir les approbations environnementales nécessaires à la construction d'une ou des nouvelle(s) installation(s), s'il est démontré qu'elle(s) constitue(nt) une composante du plan recommandé dans la présente EE.

1.3.3 Exigences du projet

L'étude précisera un plan de déplacement interprovincial qui comprendra un ensemble de solutions à l'échelle régionale, telles les éventuelles

GDT et GST et une nouvelle liaison ou plus dans les secteurs est et ouest.

Les nouvelles liaisons de transport devront satisfaire les objectifs suivants :

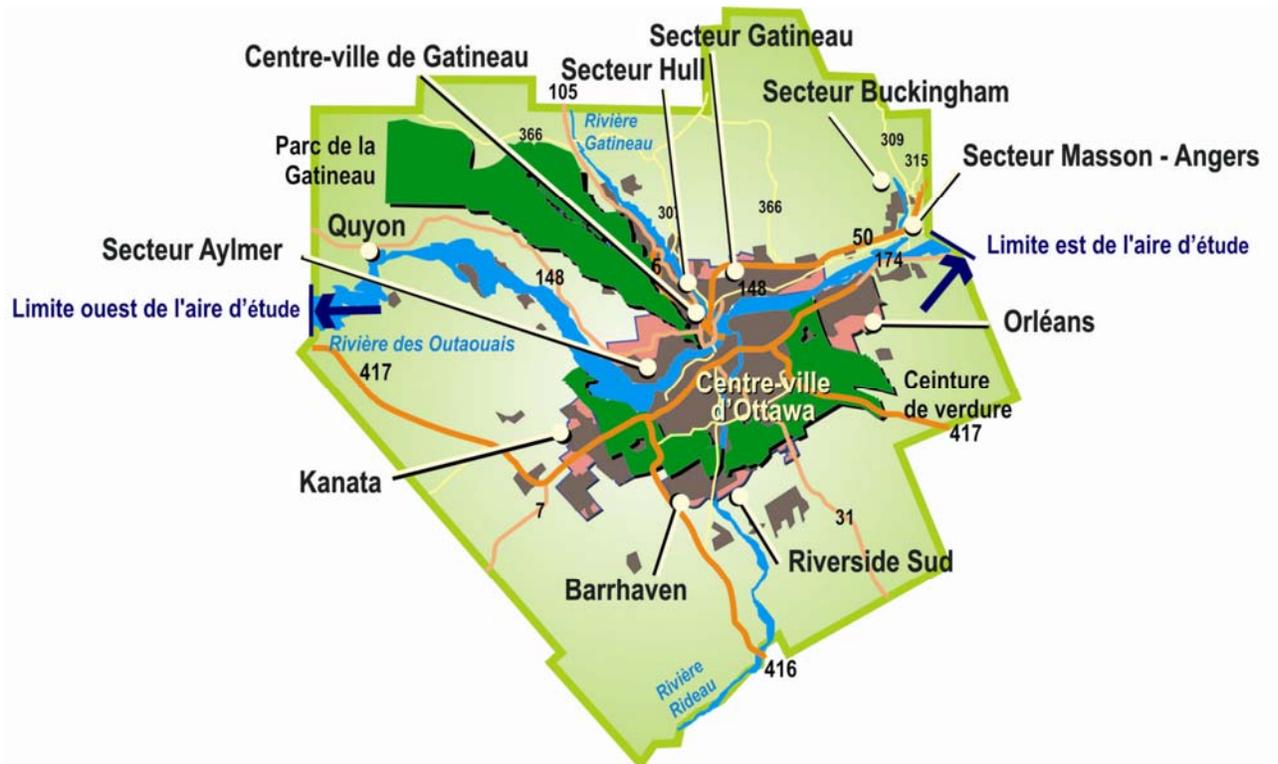
- offrir de nouveaux raccordements qui assureront l'accès entre les principaux réseaux d'autoroutes provinciales et municipales dans les Villes de Gatineau et d'Ottawa;
- fournir un itinéraire pour camions reliant ceux existants des deux côtés de la rivière;
- minimiser les incidences sur les collectivités locales en raccordant les nouvelles liaisons aux autoroutes et aux grandes artères de circulation existantes (c'est-à-dire éviter les raccordements aux routes locales ou aux collectrices qui 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;
- répondre efficacement à la demande de déplacements interprovinciaux dans la RCN (pour tous les modes, dont la marche, le vélo, le transport en commun, les voitures particulières et les véhicules commerciaux);
- être conforme aux objectifs des plans de transport en commun;
- tenir compte des impacts environnementaux, naturels et socio-économiques;
- être à un coût abordable, c'est-à-dire on doit pouvoir raisonnablement mettre en œuvre l'infrastructure;
- 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 du cordon de comptage.

Les liaisons potentielles qui ne peuvent satisfaire à ces objectifs pourraient être éliminées lors de l'examen préalable tel que mentionné dans la section 4.1.2.

Le respect de ces objectifs permettra de développer un

ensemble de solutions permettant la protection des corridors de transport interprovinciaux existants et futurs franchissant la rivière des Outaouais. Cette vision devra être assez souple pour être incorporée aux plans intégrés d'utilisation du sol et de transports. Cette intégration favorisera l'équilibre entre les objectifs de développement durable et de qualité de vie des communautés.

Figure 2
Aire d'étude régionale



1.4 Le processus d'évaluation environnementale

La présente EE est effectuée selon une approche coordonnée développée pour répondre aux besoins en information des lois fédérale et provinciales en matière d'évaluation environnementale et pour assurer la coordination efficace des processus d'EE fédéral et provinciaux.

Le présent examen préalable préliminaire a été entrepris à titre d'examen qualitatif ayant pour objet d'identifier les secteurs géographiques raisonnables, les corridors et les solutions techniques qui peuvent éventuellement être mis en œuvre pour résoudre les problèmes de transport interprovincial (tels que décrits dans la section 1.3.2), en plus de répondre aux exigences du projet (telles que décrites dans la section 1.3.3). Cette analyse préliminaire est assujettie à l'examen du public et des organismes de réglementation. Elle sera présentée au public au cours de la première ronde d'assemblées publiques dans le but de créer un consensus sur ces corridors et aires d'étude. **(À la lumière des commentaires du public, les recommandations préliminaires pourront être réexaminées et modifiées avant la soumission du cadre de référence de l'étude au ministère de l'Environnement de l'Ontario).**

Ces corridors feront l'objet d'analyses plus détaillées au fur et à mesure de l'avancement de l'étude. En fait, l'examen préalable préliminaire sera revu à la lumière des analyses économiques et de circulation. Cette deuxième étape de l'examen préalable préliminaire pourra donner lieu à l'élimination de certains corridors ou de certaines solutions techniques (pont, tunnel ou traversier) jugées comme étant une utilisation non raisonnable des fonds publics. Cette deuxième étape de l'examen préalable préliminaire se penchera sur les rapports avantages-coûts. Générale-

ment, les projets jugés rentables et dignes de mise en œuvre affichent un rapport avantages-coûts supérieur à 1,0. Cette deuxième étape de l'examen préalable préliminaire évaluera également si la solution technique proposée est en mesure d'atteindre les objectifs de niveau de service établis pour la ligne-écran.

2.0 EXAMEN PRÉALABLE PRÉLIMINAIRE

Avant de procéder aux inventaires écologiques et aux évaluations détaillées subséquentes, un exercice d'examen préalable a été effectué. Cette approche est conforme au projet de code de pratique du MEO pour la préparation et l'examen du cadre de référence des évaluations environnementales en Ontario. L'examen préalable préliminaire a couvert toute l'aire d'étude régionale pour déterminer quelles aires géographiques il serait raisonnable de retenir pour des évaluations plus détaillées.

Cet examen fait partie du processus formel d'EE ayant pour but d'assurer que toutes les options et solutions de rechange considérées au cours de cet examen et des examens antérieurs ont fait l'objet d'une série d'analyses de plus en plus détaillées, au fur et à mesure de leur progression dans le processus de l'EE. À ce stade, il peut être recommandé d'éliminer certaines options pour plusieurs motifs : parce qu'elles ne contribuent pas à résoudre le problème énoncé; parce qu'elles ne peuvent être mises en œuvre; parce qu'elles entraîneraient des impacts importants sur le milieu naturel ou le milieu de vie, en comparaison avec d'autres options à l'étude.

L'examen préalable a été entrepris en deux étapes. La première étape comprenait une analyse préalable initiale des aires géographiques pour déterminer lesquelles permettraient de résoudre le problème tel que défini dans la **section 1.3.2**. Par la suite, la seconde étape de l'examen préalable préliminaire portait sur les options de corridors jugés raisonnables de retenir

pour une analyse plus approfondie.

3.0 ÉTAPE 1 DE L'EXAMEN PRÉALABLE (EXAMEN PRÉALABLE DES AIRES GÉOGRAPHIQUES)

Pour évaluer les possibilités en matière de transport et les contraintes des emplacements particuliers des liaisons dans les limites du territoire d'étude, l'aire d'étude régionale a été divisée en trois aires géographiques. L'avantage de diviser l'aire d'étude régionale en aires distinctes est de valider les possibilités et les forces particulières en matière de transports avant de considérer les contraintes environnementales (c.-à-d. que si ces aires ne peuvent satisfaire les objectifs en matière de transport, elles peuvent être éliminées et exclues des évaluations approfondies). Les aires géographiques sont délimitées comme suit :

Les aires rurales : les aires rurales riveraines sont situées aux extrémités est et ouest de l'aire d'étude régionale. Dans ces secteurs, les terrains réservés à des fins d'agriculture et de loisirs sont prédominants. La liaison du traversier de Quyon est située dans le secteur rural.

Les aires urbaines : les aires urbaines riveraines sont situées au centre de l'aire d'étude régionale, encerclant le noyau urbain, qui renferme tous les ponts existants. Le pont Champlain constitue la limite intérieure de l'aire urbaine « ouest » et le pont Macdonald-Cartier constitue la limite intérieure de l'aire urbaine « est ». Les zones de

croissance du milieu urbain sont situées dans les aires urbaines.

Le noyau urbain : l'aire riveraine du noyau urbain est située au centre de l'aire d'étude régionale et renferme tous les ponts existants enjambant la rivière des Outaouais.

Les secteurs riverains sont illustrés à la **Figure 3 - Aires rurales, aires urbaines et noyau urbain**.

À l'extérieur du noyau urbain central, les aires rurales et urbaines riveraines sont subdivisées en secteurs est et ouest. Il en résulte que le nombre total de secteurs à examiner s'élève à cinq (5) :

l'aire rurale ouest, située entre les limites ouest de l'aire d'étude régionale et l'aire urbaine ouest;

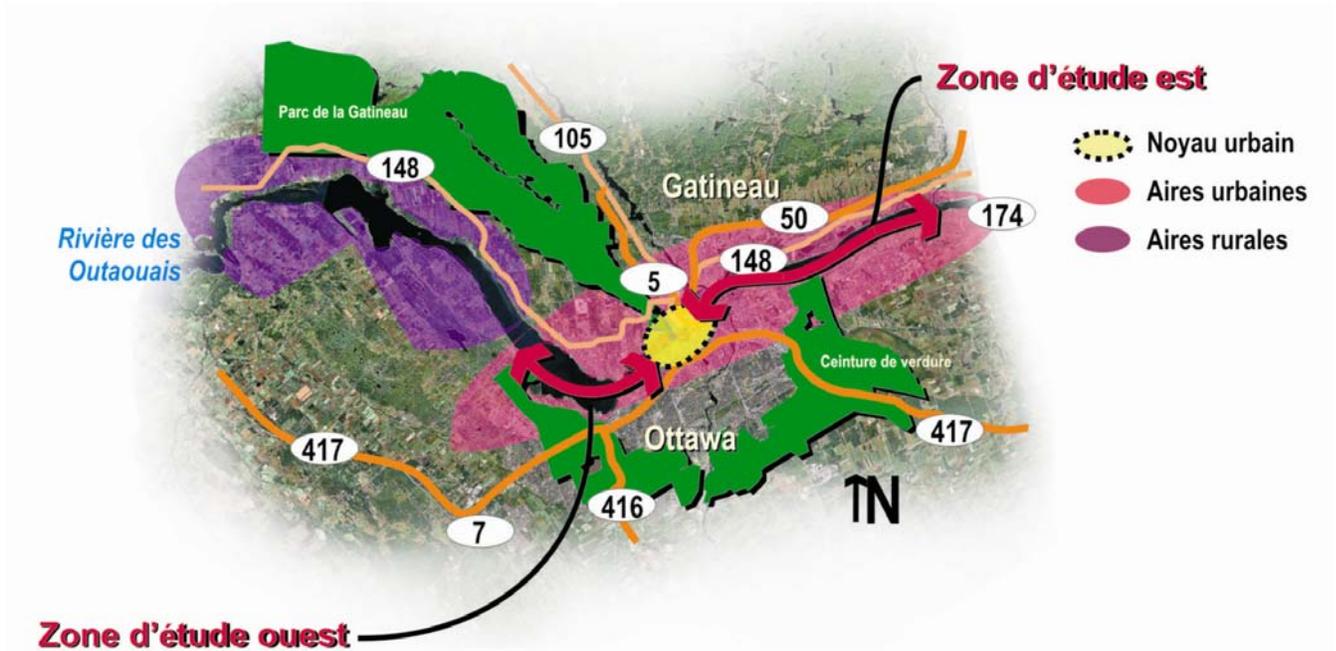
l'aire urbaine ouest, située entre l'aire rurale ouest et le noyau urbain;

l'aire du noyau urbain, située dans le secteur urbain du centre-ville, où sont situés les ponts existants;

l'aire urbaine est, située entre le noyau urbain et l'aire rurale est (y compris le village de Cumberland et les secteurs de Masson-Angers et de Buckingham);

l'aire rurale est, située entre l'aire urbaine est et les limites est de l'aire d'étude régionale (c.-à-d. à partir du village de Cumberland et des secteurs de Masson-Anger et de Buckingham jusqu'aux limites est de la région de la capitale nationale).

Figure 3
Aires rurales, aires urbaines et noyau central



Le sommaire de l'examen préalable des aires géographiques est présenté au **Tableau 1**.

Le processus d'examen préalable a tenu compte des quatre critères généraux suivants :

- le milieu naturel;
- le milieu de vie (les aspects culturels, l'utilisation du sol et les biens fonciers);
- le transport;
- les facteurs économiques.

Ces critères généraux constituent des critères d'examen préalable conformes aux lignes directrices du MEO. Ils permettent d'évaluer le potentiel de chacune de ces grandes aires géographiques pour résoudre les problèmes de congestion et de circulation des camions dans le secteur urbain et d'évaluer les contraintes naturelles ou sociales importantes liées à la mise en place d'une liaison. Si les effets sont inconnus ou indéfinis, ces aires peuvent être retenues pour un examen plus approfondi. Le dernier critère tient compte des exigences financières des liaisons proposées dans ces aires géographiques.

Il ne suffit pas qu'une liaison soit à un coût abordable et sans effets environnementaux. Si elle ne contribue pas à résoudre le problème de transport tel que défini dans la présente étude, elle pourrait alors ne pas être retenue. C'est le critère le plus important à prendre en compte dans la décision de retenir ou non une aire géographique. Toutefois, cela ne signifie pas pour autant qu'une liaison éliminée à l'examen préalable préliminaire ne pourra pas être retenue à titre de projet pour résoudre un autre problème.

Les aires rurales ont été éliminées parce que ces aires géographiques ne pourraient pas attirer d'importants volumes de circulation interprovinciale issus des aires urbaines et elles ne pourraient pas desservir la circulation de marchandises lourdes. Ces aires 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 initial a conclu qu'il n'y a pas de nouveaux corridors disponibles à l'intérieur des limites des six ponts existants. La densité des aménagements du noyau central exclut tout nouveau corridor dans cette zone et les raccordements au réseau routier existant limitent la possibilité d'accroître la capacité des corridors de liaison existants afin de satisfaire à la demande de transport à long terme. Par conséquent, dans l'aire située entre les ponts existants (entre le pont Champlain et le pont Macdonald-Cartier), seules des améliorations à la GOT sur les six liaisons existantes seront considérées. Ces dernières seront évaluées lors des phases subséquentes de l'EE.

4.0 ÉTAPE 2 DE L'EXAMEN PRÉALABLE – IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES CORRIDORS

Les sections qui suivent proposent une description de l'évaluation qualitative des corridors disponibles dans les aires d'étude est et ouest. Elles résument les résultats de la seconde étape de l'examen préalable préliminaire, soit la recherche de corridors de rechange qui pourraient être aménagés entre les réseaux routiers existants dans les Villes d'Ottawa et de Gatineau.

Le but de l'évaluation environnementale est de considérer toutes les options de corridors raisonnables et pratiques selon un niveau uniforme d'analyse et de concentrer l'analyse sur les options les plus viables. L'ensemble des corridors initiaux ont été identifiés en examinant les études antérieures sur le transport interprovincial ainsi que ceux identifiés dans le cadre de la préparation du présent document. Dans le document du cadre de référence, des conclusions préliminaires sont proposées pour chacune des aires d'étude et elles seront présentées à titre de « proposition préalable » pour examen et commentaires par le public.

Tableau 1
Résumé de l'analyse préalable préliminaire

Critères de l'examen préalable	Aires rurales est et ouest	Aires urbaines est et ouest (au-delà de l'aire des ponts existants)	Noyau urbain (entre les ponts existants)
Le milieu naturel Y a-t-il des contraintes environnementales naturelles qui empêchent l'évaluation des options dans ce secteur?	Dans l'éventualité où certaines options seraient retenues dans cette aire géographique, les conditions du milieu naturel devraient être analysées plus à fond.	Dans l'éventualité où certaines options seraient retenues dans cette aire géographique, les conditions du milieu naturel devraient être analysées plus à fond.	Dans l'éventualité où certaines options seraient retenues dans cette aire géographique, les conditions du milieu naturel devraient être analysées plus à fond.
Le milieu de vie (les aspects culturels, l'utilisation du sol et les biens fonciers) Y a-t-il des contraintes liées au milieu de vie ou au milieu bâti qui empêchent l'évaluation des options dans ce secteur?	Les aménagements de faible densité pourraient restreindre le nombre de corridors disponibles.	Les aménagements existants restreindraient le nombre de corridors disponibles.	Les aménagements intensifs restreindraient généralement les liaisons aux corridors des ponts existants.
Le service de transport Cette aire répondra-t-elle à la demande en transport de la communauté actuelle et future selon des horizons de planification de 0 à 20 ans et de 20 à 50 ans? Cette aire sera-t-elle complémentaire aux plans de transport en commun des municipalités visant à accroître le nombre d'usagers?	Cette aire géographique ne pourrait pas desservir la demande en déplacements provenant des futures zones de développement dans les horizons de planification de 0 à 20 ans et de 20 à 50 ans.	Cette aire géographique pourrait desservir les zones de développement existantes et futures. Elle serait compatible avec les stratégies municipales en matière de transport qui privilégient l'accroissement du nombre d'usagers du transport en commun et l'accroissement de la capacité véhiculaire pour assurer la croissance de la communauté. Elle serait complémentaire aux stratégies municipales en matière de transport en commun parce qu'elle n'est pas en concurrence directe avec le marché cible du transport en commun, le centre-ville. Elle offrirait aussi de nouvelles possibilités pour le transport en commun interprovincial de banlieue.	Cette aire géographique pourrait desservir les futurs développements, mais d'ajouter une capacité véhiculaire supplémentaire plus près du cœur du centre-ville pourrait créer une concurrence avec le transport en commun. Par conséquent, elle n'est pas souhaitable dans le cadre d'une stratégie de transport. De plus, le milieu bâti existant et la capacité limitée du réseau routier local aux approches de tous les corridors des liaisons actuelles limitent la possibilité d'accroître la capacité afin de satisfaire la demande future. En soi, le développement d'une liaison existante dans la zone urbaine, entre les ponts existants ou sur l'emplacement d'un pont existant, ne satisferait pas à la demande en transport de la région, que ce soit selon les horizons de planification de 0 à 20 ans ou de 20 à 50 ans.
L'économie Les liaisons dans cette zone sont-elles à coût abordable?	Une nouvelle liaison dans l'aire rurale entraînerait un coût d'immobilisation élevé et ne procurerait que peu d'avantages sociétaux. On s'attend à ce que le rapport avantages-coûts des liaisons de cette aire géographique soit insuffisant.	Les études antérieures ont identifié des emplacements de liaisons dans l'aire urbaine au-delà des emplacements des ponts existants affichant des rapports avantages-coûts qui assureraient la rentabilité d'un nouveau projet. Les options de liaisons exigent une analyse en détail pour comparer leurs avantages économiques.	La justification économique d'une nouvelle liaison ou du développement d'une liaison existante devrait être évaluée en fonction de l'emplacement particulier, advenant que ces options soient retenues.
Sommaire	Il n'est pas recommandé de retenir l'aire géographique rurale parce qu'elle ne contribue pas à l'atteinte de l'objectif de transport de desservir la demande des aires de croissance planifiées dans les villes d'Ottawa et de Gatineau.	Il est recommandé de retenir l'aire urbaine en dehors des limites des ponts existants parce qu'elle permettrait d'augmenter la capacité en transport interprovincial. Les emplacements disponibles pour de nouvelles liaisons feront l'objet d'un examen plus détaillé.	Il n'est pas recommandé de retenir cette aire géographique en raison de l'étendue et de la densité du milieu bâti et des aménagements urbains existants entre les corridors des ponts actuels, des contraintes de l'utilisation du sol et de l'impossibilité d'augmenter la capacité véhiculaire des infrastructures de transport. Toutefois, il est recommandé de retenir les emplacements des six liaisons existantes et d'étudier les possibilités qu'ils offrent pour la mise en œuvre de mesures de gestion de l'offre du transport.
Recommandation : à retenir? Oui ✓ Non ✗	✗	✓	✗

4.1 Critères d'évaluation de l'examen préalable préliminaire

L'examen préalable préliminaire a considéré les critères généraux qui suivent.

Transports

- Le corridor répondra-t-il à la demande de transport interprovincial?
- Les impacts d'exploitation possibles sur le réseau routier adjacent.
- Le corridor est-il relié au réseau des autoroutes provinciales?
- Le corridor répond-il aux besoins des camions et des véhicules lourds?
- Le corridor est-il en concurrence avec le service de transport en commun interprovincial ou a-t-il un impact sur ce service?

Le milieu naturel, les aspects culturels, économiques et immobiliers et l'utilisation du sol

Dans cette catégorie de facteurs, l'examen préalable évalue les effets environnementaux substantiels prévisibles sur le milieu naturel ou le milieu de vie, en comparaison aux autres corridors. Un corridor pourrait alors ne pas être retenu. À ce niveau qualitatif d'analyse, les contraintes sont connues à partir de la documentation de base disponible. Une analyse subséquente plus détaillée pourrait identifier d'autres effets environnementaux. Ces derniers sont considérés à titre de solutions de remplacement dans le cadre de l'examen préalable de l'Étape 2 ou des évaluations détaillées de l'Étape 3 de l'étude d'EE. Les critères environnementaux pris en compte à ce niveau comprennent :

- les impacts sur les milieux de vie selon le raccordement à des routes importantes (autoroutes, voies rapides ou artères) ou à des routes locales ou collectrices, où les utilisations du sol n'ont pas été planifiées en fonction de volumes importants de circulation et de camionnage;

- les impacts sur les développements planifiés;
- les impacts sur les zones désignées d'intérêt naturel et scientifique (ZINS) ;
- les impacts sur les plans d'utilisation du sol et les plans directeurs approuvés;
- les impacts sur les entreprises agricoles à l'intérieur du secteur d'évaluation;
- les impacts sur les installations de loisirs actuelles et futures;
- les impacts sur les aires patrimoniales ou sur les aires d'intérêt archéologique;
- les impacts sur les caractéristiques culturelles.

Exigences financières

Les exigences financières, qui sont essentiellement définies par la longueur relative de chaque liaison, doivent être prises en compte dans l'examen préalable de l'emplacement d'une liaison.

4.2 Liste longue préliminaire des corridors de liaison

Cet exercice d'évaluation préliminaire avait pour but de répertorier, dans les aires d'étude est et ouest, les liaisons conceptuelles ayant été identifiées dans le cadre d'études ou de consultations publiques antérieures et présentant des possibilités de raccordement aux réseaux de transports de part et d'autre de la rivière. Ces liaisons sont décrites dans les sous-sections qui suivent.

Toutes les liaisons doivent pouvoir accueillir les différents modes de déplacement, incluant les véhicules, les cyclistes et les piétons, et être évalués en regard des solutions techniques possibles, incluant les ponts, les tunnels et les traversiers. À la suite de l'examen préalable, les corridors retenus seront examinés plus en détail afin d'évaluer les options

d'alignements. Tous les corridors schématiques sont illustrés à la **Figure 4 - Liste longue préliminaire des corridors de liaison conceptuels**.

4.2.1 Les liaisons de l'aire urbaine ouest

Cinq (5) liaisons conceptuelles ont été identifiées pour l'aire urbaine ouest, dont les liaisons entre les aires de Aylmer nord - Kanata nord et de Aylmer - Britannia. Les cinq corridors généraux comprennent :

- W1 – entre le boulevard des Allumettières et le chemin Riddel;
- W2 - entre le boulevard des Allumettières et le chemin Terry Fox;
- W3 – entre Deschênes et le chemin Moodie;
- W4 - entre Deschênes et l'autoroute 416;
- W5 – la liaison des rapides Deschênes;

Ces corridors généraux de liaison font partie de la liste longue d'emplacements présentant un potentiel de raccordement aux réseaux autoroutiers provinciaux de part et d'autre de la rivière, leur permettant ainsi d'accueillir d'importants volumes de circulation et de camionnage.

4.2.2 Les liaisons de l'aire urbaine est

Sept (7) liaisons conceptuelles ont été identifiées pour l'aire urbaine est. Les alignements des liaisons comprennent :

- E1 - l'Île Kettle;
- E2 - l'Île Duck;
- E3 – entre le boulevard Orléans et la montée Mineault;
- E4 – entre la rue Champlain et la montée Mineault;

- E5 – entre Tenth Line et la montée Mineault;
- E6 - l'Île Petrie;
- E7 - Masson – Cumberland.

Ces corridors généraux de liaison font partie de la liste longue d'axes pour lesquels il y a un potentiel de raccordement aux réseaux autoroutiers provinciaux de part et d'autre de la rivière, leur permettant ainsi d'accueillir d'importants volumes de circulation et de camionnage.

4.3 Les liaisons de l'aire urbaine ouest

L'examen des liaisons de l'aire urbaine ouest est illustré dans le **Tableau 2 – Liaisons de l'aire urbaine ouest**. Trois (3) emplacements conceptuels de liaisons ont été retenus pour un examen plus approfondi :

- W1 - entre le boulevard des Allumettières et le chemin Riddel;
- W3 - entre Deschênes et le chemin Moodie;
- W4 - entre Deschênes et l'autoroute 416.

4.4 Les liaisons de l'aire urbaine est

L'examen des liaisons de l'aire urbaine est illustré dans les **Tableaux 3 et 4 - Liaisons de l'aire urbaine est**. Cinq (5) emplacements conceptuels de liaisons ont été retenus pour un examen plus approfondi :

- E1 - l'Île Kettle;
- E2 - l'Île Duck;
- E5 – entre le chemin Tenth Line et la montée Mineault;
- E6 - l'Île Petrie;
- E7 - entre Masson et Cumberland.

Figure 4
Liste longue préliminaire des corridors de liaison conceptuels

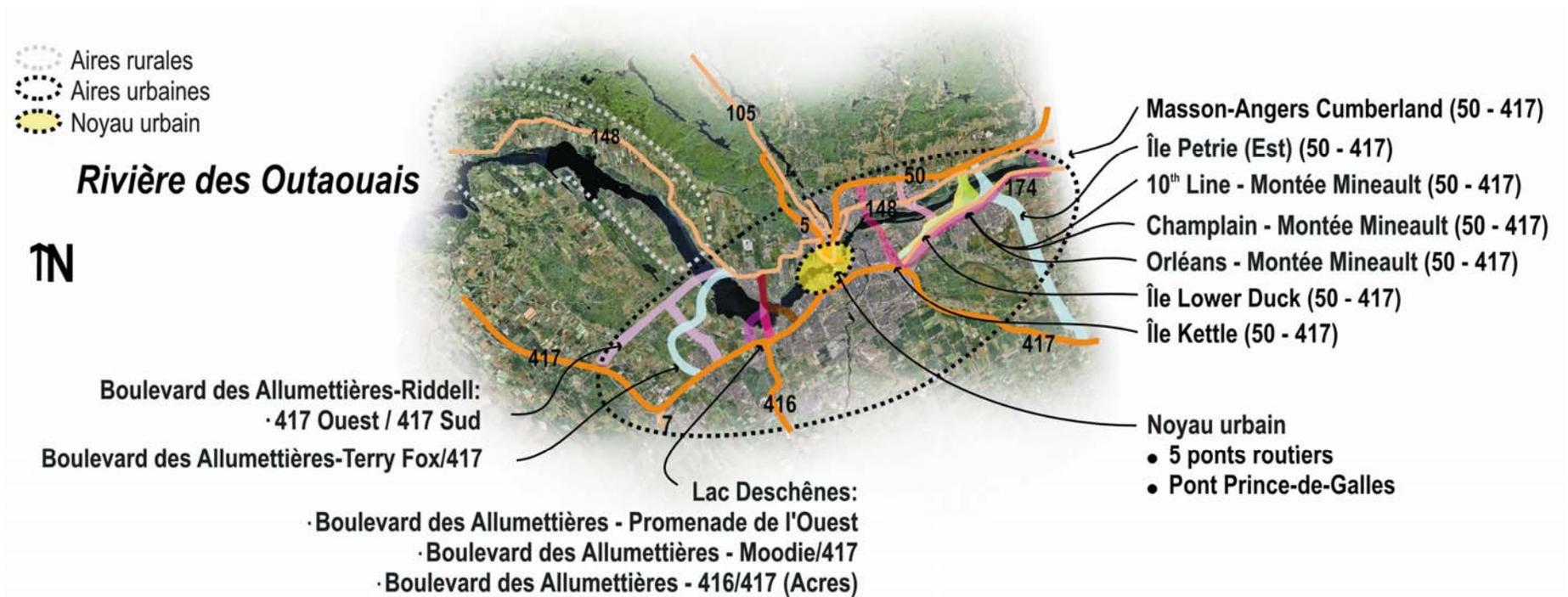


Tableau 2					
Liaisons de l'aire urbaine ouest					
	Corridor W1 - entre Aylmer nord et Kanata nord (entre le boul. des Allumettières et la promenade Riddel)	Corridor W2 – entre Aylmer nord et Kanata nord (entre le boul. des Allumettières et le prolongement du ch. Terry Fox)	Corridor W3 - entre Deschênes et le ch.Moodie	Corridor W4 - lac Deschênes (entre Deschênes et l'autoroute 416)	Corridor W5 – les rapides Deschênes (entre Aylmer et la promenade de l'Ouest)
<i>Transport</i>					
Le corridor peut-il satisfaire à la demande en matière de transport interprovincial?	<ul style="list-style-type: none"> situé dans l'aire urbaine – accommodera un choix de déplacements 	<ul style="list-style-type: none"> situé dans l'aire urbaine – accommodera un choix de déplacements 	<ul style="list-style-type: none"> situé dans l'aire urbaine – accommodera un choix de déplacements 	<ul style="list-style-type: none"> situé dans l'aire urbaine – accommodera un choix de déplacements 	<ul style="list-style-type: none"> situé dans l'aire urbaine – accommodera un choix de déplacements
Impacts d'exploitation possibles sur le réseau routier adjacent?	<ul style="list-style-type: none"> relié aux artères de circulation disponibles dans le corridor 	<ul style="list-style-type: none"> relié aux artères de circulation disponibles dans le corridor 	<ul style="list-style-type: none"> relié aux artères de circulation disponibles dans le corridor 	<ul style="list-style-type: none"> relié aux artères de circulation disponibles dans le corridor 	<ul style="list-style-type: none"> peu de lien avec les artères de circulation disponibles dans le corridor avec possibilité de prolongement un raccord avec la promenade de la rivière des Outaouais ne fournit pas de voie de grande capacité il n'y a aucun moyen de se raccorder à l'autoroute 417 en raison du manque d'espace pour un échangeur (moins de 2 km)
Le corridor est-il relié aux réseaux autoroutiers provinciaux?	<ul style="list-style-type: none"> oui 	<ul style="list-style-type: none"> non 	<ul style="list-style-type: none"> oui 	<ul style="list-style-type: none"> oui 	<ul style="list-style-type: none"> non
Le corridor peut-il répondre aux besoins du réseau d'itinéraires de camionnage?	<ul style="list-style-type: none"> répond à une certaine demande en circulation de camions en direction ou en provenance des secteurs ouest d'Ottawa ou de Gatineau avantages modérés concernant la question des camions au centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> répond à une certaine demande en circulation de camions en direction ou en provenance des secteurs ouest d'Ottawa ou de Gatineau avantages modérés concernant la question des camions au centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> répond à une certaine demande en circulation de camions en direction ou en provenance des secteurs ouest d'Ottawa ou de Gatineau grands avantages concernant la question des camions au centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> répond à une certaine demande en circulation de camions en direction ou en provenance des secteurs ouest d'Ottawa ou de Gatineau grands avantages concernant la question des camions au centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> ne répond pas à la demande en circulation de camions en direction ou en provenance des secteurs ouest d'Ottawa ou de Gatineau aucun avantage concernant la question des camions au centre-ville
Le corridor est-il en concurrence avec le service de transport en commun interprovincial ou a-t-il un impact sur ce service?	<ul style="list-style-type: none"> aucune concurrence avec le transport en commun; aucun transport en commun dans cette zone 	<ul style="list-style-type: none"> aucune concurrence avec le transport en commun; aucun transport en commun dans cette zone 	<ul style="list-style-type: none"> aucune concurrence avec le transport en commun; aucun transport en commun dans cette zone 	<ul style="list-style-type: none"> aucune concurrence avec le transport en commun; aucun transport en commun dans cette zone 	<ul style="list-style-type: none"> aucune concurrence avec le transport en commun; aucun transport en commun dans cette zone
Résumé Transports	<ul style="list-style-type: none"> <i>bons liens en raccordement</i> <i>situé dans l'aire urbaine – accommodera une demande de déplacements</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <i>bons liens en raccordement</i> <i>situé dans l'aire urbaine – accommodera une demande de déplacements</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <i>bons liens en raccordement</i> <i>situé dans l'aire urbaine – accommodera une demande de déplacements</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <i>bons liens en raccordement</i> <i>situé dans l'aire urbaine – accommodera une demande de déplacements</i> 	<ul style="list-style-type: none"> □ <i>ne dessert pas les camions</i> <i>ne fournit pas de lien au réseau d'autoroutes provinciales</i> <i>étant donné ses caractéristiques en matière de transports, il n'est pas recommandé de le retenir</i>
<i>Utilisation du sol – biens immobiliers – nature – culture – économie</i>					
Impacts sur les milieux de vie selon le raccordement à des routes importantes (autoroutes, voies rapides ou artères) ou à des routes locales ou collectrices, où les utilisations du sol n'ont pas été planifiées en fonction de volumes importants de circulation et de camionnage	<ul style="list-style-type: none"> présence de développements ponctuels dans le corridor ou à proximité 	<ul style="list-style-type: none"> impacts sur la base des Forces canadiennes (Connaught Range) traverser ou déplacer la base du ministère de la Défense nationale n'est pas jugé faisable liens à une route collectrice avec une utilisation du sol non conçue pour une artère de circulation 	<ul style="list-style-type: none"> développement existant dans le corridor ou à proximité 	<ul style="list-style-type: none"> développement existant dans le corridor ou à proximité 	<ul style="list-style-type: none"> développement existant dans le corridor ou à proximité impact important sur l'usine de traitement d'eau de Britannia

Tableau 2
Liaisons de l'aire urbaine ouest

	Corridor W1 - entre Aylmer nord et Kanata nord (entre le boul. des Allumettières et la promenade Riddel)	Corridor W2 – entre Aylmer nord et Kanata nord (entre le boul. des Allumettières et le prolongement du ch. Terry Fox)	Corridor W3 - entre Deschênes et le ch.Moodie	Corridor W4 - lac Deschênes (entre Deschênes et l'autoroute 416)	Corridor W5 – les rapides Deschênes (entre Aylmer et la promenade de l'Ouest)
		<ul style="list-style-type: none"> traverserait le terrain de golf Marshes 			
Impacts sur le développement planifié	<ul style="list-style-type: none"> développement considérable planifié dans ce secteur (Kanata) 	<ul style="list-style-type: none"> développement considérable planifié dans ce secteur (Kanata) 	<ul style="list-style-type: none"> aucun développement planifié dans ce secteur (Kanata) 	<ul style="list-style-type: none"> aucun développement planifié dans ce secteur (Kanata) 	<ul style="list-style-type: none"> aucun développement planifié dans ce secteur (Kanata)
Impacts sur les zones d'intérêt naturel et scientifique (ZINS)	<ul style="list-style-type: none"> ZINS dans le secteur - impacts à déterminer par corridor particulier 	<ul style="list-style-type: none"> ZINS dans le secteur - impacts à déterminer par corridor particulier 	<ul style="list-style-type: none"> aucune ZINS dans le secteur - impacts à déterminer par corridor particulier 	<ul style="list-style-type: none"> aucune ZINS dans le secteur - impacts à déterminer par corridor particulier 	<ul style="list-style-type: none"> ZINS dans le secteur - impacts à déterminer par corridor particulier
Impacts sur les plans d'utilisation du sol ou les plans directeurs approuvés	<ul style="list-style-type: none"> aucun impact identifié 	<ul style="list-style-type: none"> impacts sur le plan directeur de Shirleys Bay 	<ul style="list-style-type: none"> aucun impact identifié 	<ul style="list-style-type: none"> aucun impact identifié 	<ul style="list-style-type: none"> aucun impact identifié
Impacts sur les entreprises agricoles existantes dans le secteur d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> peu d'entreprises agricoles identifiées dans le secteur 	<ul style="list-style-type: none"> peu d'entreprises agricoles identifiées dans le secteur 	<ul style="list-style-type: none"> aucune entreprise agricole identifiée dans le secteur 	<ul style="list-style-type: none"> aucune entreprise agricole identifiée dans le secteur 	<ul style="list-style-type: none"> aucune entreprise agricole identifiée dans le secteur
Impacts sur les installations de loisirs existantes et futures	<ul style="list-style-type: none"> impacts modérés – les activités récréatives sur la rivière des Outaouais seront touchées à l'emplacement du pont 	<ul style="list-style-type: none"> impacts modérés – les activités récréatives sur la rivière des Outaouais seront touchées à l'emplacement du pont 	<ul style="list-style-type: none"> impacts modérés – les activités récréatives sur la rivière des Outaouais seront touchées à l'emplacement du pont 	<ul style="list-style-type: none"> impacts importants – les activités récréatives sur la rivière des Outaouais seront touchées à l'emplacement du pont 	<ul style="list-style-type: none"> impacts modérés – les activités récréatives sur la rivière des Outaouais seront touchées à l'emplacement du pont
Impacts sur les sites patrimoniaux ou sur les aires d'intérêt archéologique	<ul style="list-style-type: none"> impacts inconnus - à déterminer par corridor particulier potentiel patrimonial et potentiel archéologique le long de la rivière des Outaouais à déterminer 	<ul style="list-style-type: none"> impacts inconnus - à déterminer par corridor particulier potentiel patrimonial et potentiel archéologique le long de la rivière des Outaouais à déterminer 	<ul style="list-style-type: none"> impacts inconnus - à déterminer par corridor particulier potentiel patrimonial et potentiel archéologique le long de la rivière des Outaouais à déterminer 	<ul style="list-style-type: none"> impacts inconnus - à déterminer par corridor particulier potentiel patrimonial et potentiel archéologique le long de la rivière des Outaouais à déterminer 	<ul style="list-style-type: none"> impacts inconnus - à déterminer par corridor particulier potentiel patrimonial et potentiel archéologique le long de la rivière des Outaouais à déterminer
Impacts sur les caractéristiques culturelles	<ul style="list-style-type: none"> caractéristiques culturelles à déterminer 	<ul style="list-style-type: none"> caractéristiques culturelles à déterminer 	<ul style="list-style-type: none"> caractéristiques culturelles à déterminer 	<ul style="list-style-type: none"> caractéristiques culturelles à déterminer 	<ul style="list-style-type: none"> caractéristiques culturelles à déterminer
<p align="center">Résumé <i>Utilisation du sol – biens immobiliers – culture – économie</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <i>impacts limités sur les caractéristiques naturelles et construites</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <i>étant donné les impacts sur la base des Forces canadiennes, ce corridor n'est pas considéré comme faisable</i> <i>il n'est pas recommandé qu'il soit retenu</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <i>impacts limités sur les caractéristiques naturelles et construites</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <i>impacts limités sur les caractéristiques naturelles et construites</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <i>impacts limités sur les caractéristiques naturelles et construites</i>
Exigences financières					
Longueur approximative de la liaison	<ul style="list-style-type: none"> 2 km 	<ul style="list-style-type: none"> 5 km 	<ul style="list-style-type: none"> 4 km 	<ul style="list-style-type: none"> 3 km 	<ul style="list-style-type: none"> 2 km
Conclusion préliminaire (sous réserve des commentaires du public)	RETENIR	NE PAS RETENIR	RETENIR	RETENIR	NE PAS RETENIR
		Le corridor du boulevard des Allumettières à Gatineau relié à un éventuel prolongement du chemin Terry Fox à Kanata traverserait la rivière selon un angle obtus, d'où la longueur de traverse de plus de 5 km. Ce corridor aurait des impacts environnementaux importants, des impacts sur l'utilisation du sol et des impacts sur la base des Forces canadiennes. Étant donné que la CCN ne	Ce corridor pourrait attirer la circulation de camions lourds et satisfaire à la demande en déplacements interprovinciaux. Bien que la longue distance de la traverse puisse entraîner un faible ratio avantages-coûts, il est encore trop tôt pour l'évaluer. Par conséquent, il est recommandé de retenir ce corridor. Cependant, cette décision pourra être reconsidérée advenant qu'un second exa-	Ce corridor pourrait attirer la circulation des camions lourds et satisfaire à la demande en déplacements interprovinciaux. Bien que la longue distance de la traverse puisse entraîner un faible ratio avantages-coûts, il est encore trop tôt pour l'évaluer. Par conséquent, il est recommandé de retenir ce corridor. Cependant, cette décision pourra être reconsidérée advenant qu'un second exa-	Le corridor des rapides Deschênes ne fournit pas un raccordement à un réseau de transport qui peut accueillir de grands volumes de circulation et de camionnage du côté ontarien de la rivière. Le raccord à l'autoroute 417 (le Queensway à Ottawa) est un des objectifs de l'étude, mais cela serait impossible en raison de la proximité de l'échangeur Woodroffe. Dans une étude

Tableau 2
Liaisons de l'aire urbaine ouest

	Corridor W1 - entre Aylmer nord et Kanata nord (entre le boul. des Allumettières et la promenade Riddel)	Corridor W2 – entre Aylmer nord et Kanata nord (entre le boul. des Allumettières et le prolongement du ch. Terry Fox)	Corridor W3 - entre Deschênes et le ch.Moodie	Corridor W4 - lac Deschênes (entre Deschênes et l'autoroute 416)	Corridor W5 – les rapides Deschênes (entre Aylmer et la promenade de l'Ouest)
		peut ni traverser ni déplacer la base militaire et étant donné son impact important sur l'utilisation du sol le long d'une route collective non conçue pour une fonction d'artère importante, il est recommandé de ne pas retenir ce corridor.	men, complété après l'analyse des besoins, détermine qu'il présente un faible taux de rentabilité. Cette analyse économique tiendra compte de toutes les technologies (les options de traversier, pont et tunnel).	men, complété après l'analyse des besoins, détermine qu'il présente un faible taux de rentabilité. Cette analyse économique tiendra compte de toutes les technologies (les options de traversier, pont et tunnel).	récente de planification du Queensway, le MTO a confirmé qu'un raccord n'était pas faisable. Il n'y a pas suffisamment d'espace entre les échangeurs Woodroffe et Pinecrest pour accueillir un nouvel échangeur. De plus, l'aménagement d'un nouvel échangeur à cet endroit exigerait l'expropriation d'environ 63 unités d'habitation selon les études de conception réalisées en 1994. Par ailleurs, une autre étude antérieure a évalué la possibilité d'éliminer l'échangeur Woodroffe; mais cela exigeait de dévier d'importants volumes de circulation vers les rues locales, ce qui va à l'encontre d'un objectif de l'étude qui exige d'utiliser exclusivement les artères conçues pour les volumes importants de circulation et de camionnage. Par conséquent, cet examen recommande de ne pas retenir ce corridor.

Tableau 3 Liaisons de l'aire urbaine est							
	Corridor E1 – île Kettle	Corridor E2 - île Duck	Corridor E3 – entre le boul. Orléans et la montée Mineault	Corridor E4 – entre la rue Champlain et la montée Mineault	Corridor E5 – entre le ch. Tenth Line et la montée Mineault	Corridor E6 - île Petrie	Corridor E7 Masson-Cumberland
<i>Transportation</i>							
Le corridor peut-il satisfaire à la demande en matière de transport interprovincial?	• situé près d'un secteur affichant une forte demande et de grande circulation	• situé près d'un secteur affichant une forte demande et de grande circulation	• situé près d'un secteur affichant une forte demande et de grande circulation	• situé près d'un secteur affichant une forte demande et de grande circulation	• situé près d'un secteur affichant une forte demande et de grande circulation	• situé près d'un secteur affichant une forte demande et de grande circulation	• situé tout à fait en dehors des secteurs de grandes demandes et de circulation
Impacts d'exploitation possibles sur le réseau routier adjacent?	• liens avantageux avec des autoroutes et des grandes artères existantes	• liens avantageux avec des autoroutes et des grandes artères existantes	• aucun raccordement possible au réseau provincial	• raccordements possibles avec des autoroutes, mais avec aucune grande artère de circulation	• liens avantageux avec des autoroutes et des grandes artères existantes	• liens avantageux avec des autoroutes et des grandes artères existantes	• peu de développements dans le secteur
Le corridor est-il relié aux réseaux autoroutiers provinciaux?	• oui	• oui	• non	• oui	• oui	• oui	• oui
Le corridor peut-il répondre aux besoins du camionnage et des véhicules lourds ?	<ul style="list-style-type: none"> situé près des principales destinations de camionnage réduction modérée de la circulation des camions dans le secteur central d'Ottawa 	<ul style="list-style-type: none"> situé près des principales destinations de camionnage réduction modérée de la circulation des camions dans le secteur central d'Ottawa 	• n'accueille pas la circulation de camions lourds	• n'accueille pas la circulation de camions lourds	<ul style="list-style-type: none"> situé près des principales destinations de camionnage réduction modérée de la circulation des camions dans le secteur central d'Ottawa 	<ul style="list-style-type: none"> situé près des principales destinations de camionnage réduction modérée de la circulation des camions dans le secteur central d'Ottawa 	<ul style="list-style-type: none"> situé en dehors des principales destinations de camionnage effet minimal sur la circulation des camions dans le secteur central d'Ottawa
Le corridor est-il en concurrence avec le service de transport en commun interprovincial ou a-t-il un impact sur ce service?	• Aucune concurrence avec le service de transport en commun	• Aucune concurrence avec le service de transport en commun	• Aucune concurrence avec le service de transport en commun	• Aucune concurrence avec le service de transport en commun	• Aucune concurrence avec le service de transport en commun	• Aucune concurrence avec le service de transport en commun	• Aucune concurrence avec le service de transport en commun
Résumé Transports	<ul style="list-style-type: none"> raccordements avantageux disponibles situé près des principaux secteurs de demandes 	<ul style="list-style-type: none"> raccordements avantageux disponibles situé près des principaux secteurs de demandes 	<ul style="list-style-type: none"> ne peut accueillir la circulation des camions lourds et ne peut se raccorder au réseau d'autoroutes provinciales non recommandé pour être retenu 	<ul style="list-style-type: none"> ne peut accueillir la circulation des camions lourds non recommandé pour être retenu 	<ul style="list-style-type: none"> raccordements avantageux disponibles situé près des principaux secteurs de demandes 	<ul style="list-style-type: none"> raccordements avantageux disponibles situé près des principaux secteurs de demandes 	<ul style="list-style-type: none"> situé à l'extérieur du centre de l'aire urbaine où existe la plus grande demande et à plus de 20 km de la traverse interprovinciale existante des camions lourds
<i>Utilisation du sol – biens immobiliers – nature – culture – économie</i>							
Impacts sur les milieux de vie selon le raccordement à des routes importantes (autoroutes, voies rapides ou artères) ou à des routes locales ou collectrices, où les utilisations du sol n'ont pas été planifiées en fonction de volumes importants de circulation et de camionnage	• développements adjacents au secteur, effets à déterminer	• développements adjacents au secteur, effets à déterminer	<ul style="list-style-type: none"> impact important sur la communauté résidentielle établie cette solution se raccorde à une route collectrice et des utilisations du sol non conçues pour une fonction de grande artère de circulation 	<ul style="list-style-type: none"> impact important sur la communauté résidentielle établie cette solution se raccorde à une route collectrice et des utilisations du sol non conçues pour une fonction de grande artère de circulation 	• impact inconnu sur le développement existant (effets à déterminer)	• développements adjacents au secteur (effets à déterminer)	• développements adjacents au secteur, des deux côtés de la rivière, y compris le lien de la route 174 jusqu'à Cumberland (effets à déterminer)
Impacts sur le développement planifié	• développement planifié à proximité du corridor	• développement planifié à proximité du corridor, des	• effets directs sur la communauté établie du côté	• effets directs sur la communauté établie du côté	• développement futur inconnu	• développement planifié à proximité du corridor, des	• peu de développements planifiés dans le secteur

Tableau 3 Liaisons de l'aire urbaine est							
	Corridor E1 – île Kettle	Corridor E2 - île Duck	Corridor E3 – entre le boul. Orléans et la montée Mineault	Corridor E4 – entre la rue Champlain et la montée Mineault	Corridor E5 – entre le ch. Tenth Line et la montée Mineault	Corridor E6 - île Petrie	Corridor E7 Masson-Cumberland
		deux côtés de la rivière	d'Ottawa	d'Ottawa		deux côtés de la rivière	
Impacts sur les zones d'intérêt naturel et scientifique (ZINS)	• Impacts à déterminer corridor par corridor	• Impacts à déterminer corridor par corridor	• Impacts à déterminer corridor par corridor	• Impacts à déterminer corridor par corridor	• Impacts à déterminer corridor par corridor	• Impacts à déterminer corridor par corridor	• Impacts à déterminer corridor par corridor
Impacts sur les plans d'utilisation du sol ou les plans directeurs approuvés	• aucun impact identifié	• aucun impact identifié	• oui	• oui	• aucun impact identifié	• aucun impact identifié	• aucun impact identifié
Impacts sur les entreprises agricoles existantes dans le secteur d'évaluation	• aucune entreprise agricole identifiée dans le secteur	• entreprises agricoles identifiées dans le secteur – impacts à déterminer	• impacts inconnus	• impacts inconnus	• impacts inconnus	• aucune entreprise agricole identifiée dans le secteur	• aucune entreprise agricole identifiée dans le secteur
Impacts sur les installations de loisirs existantes et futures	• aucun impact particulier – les activités récréatives liées à la rivière dans l'axe de traversée pourraient être touchées	• aucun impact particulier – les activités récréatives liées à la rivière dans l'axe de traversée pourraient être touchées	• impacts inconnus	• impacts inconnus	• impacts inconnus	• le parc riverain (Île Petrie) - les activités récréatives liées à la rivière sur le site de liaison pourraient être touchées	• aucun impact particulier – les activités récréatives liées à la rivière sur le site du pont pourraient être touchées
Impacts sur les sites patrimoniaux ou sur les aires d'intérêt archéologique	• impacts inconnus - aucun site patrimonial majeur – potentiel archéologique le long de la rivière touchée	• impacts inconnus - aucun site patrimonial majeur – potentiel archéologique le long de la rivière touchée	• impacts inconnus - aucun site patrimonial majeur – potentiel archéologique le long de la rivière touchée	• impacts inconnus - aucun site patrimonial majeur – potentiel archéologique le long de la rivière touchée	• impacts inconnus - aucun site patrimonial majeur – potentiel archéologique le long de la rivière touchée	• impacts inconnus - aucun site patrimonial majeur – potentiel archéologique le long de la rivière touchée	• aucune ressource patrimoniale majeure • potentiel archéologique
Impacts sur les caractéristiques culturelles	• aucune caractéristique culturelle majeure dans le secteur	• aucune caractéristique culturelle majeure dans le secteur	• effets sur le parc Mystery	• effets sur le parc François-Dupont	• aucune caractéristique culturelle majeure dans le secteur	• aucune caractéristique culturelle majeure dans le secteur	• aucune caractéristique culturelle majeure dans le secteur
Résumé <i>Utilisation du sol – biens immobiliers – culture – économie</i>	□ • impacts modérés sur les caractéristiques naturelles et construites	□ • impacts modérés sur les caractéristiques naturelles et construites	• impacts majeurs sur la communauté existante • non recommandé pour être retenu	• impacts majeurs sur la communauté existante • non recommandé pour être retenu	• impacts modérés sur les caractéristiques naturelles et construites	□ • impacts modérés sur les caractéristiques naturelles et construites	□ • peu de développements dans le secteur
Exigences financières							
Longueur approximative de la liaison	1.5 km	1.5 km	1.5 km	1.5 km	1.5 km	1.5 km	0.8 km
Conclusion préliminaire <i>(sous réserve des commentaires du public)</i>	RETENIR	RETENIR	NE PAS RETENIR	NE PAS RETENIR	RETENIR	RETENIR	RETENIR
			La liaison à cet emplacement a été éliminée parce qu'elle traverse des secteurs résidentiels d'Orléans. Ces secteurs ne sont pas compatibles avec de plus grands volumes de circulation et de camionnage. En se basant sur ces critères d'évaluation préalable, il n'est	La liaison à cet emplacement a été éliminée parce qu'elle traverse des secteurs résidentiels d'Orléans. Ces secteurs ne sont pas compatibles avec de plus grands volumes de circulation et de camionnage. En se basant sur ces critères d'évaluation préalable, il n'est pas recom-			Une liaison entre Masson-Angers et Cumberland offrirait un service de transport entre deux communautés de banlieue. C'est un lien déjà existant dans le réseau de transport qui est desservi aujourd'hui par un traversier privé. La demande pour cette liaison est déjà démontrée par la présence du traversier qui dessert plus de 400 000 déplacements par

Tableau 3
Liaisons de l'aire urbaine est

	Corridor E1 – île Kettle	Corridor E2 - île Duck	Corridor E3 – entre le boul. Orléans et la montée Mineault	Corridor E4 – entre la rue Champlain et la montée Mineault	Corridor E5 – entre le ch. Tenth Line et la montée Mineault	Corridor E6 - île Petrie	Corridor E7 Masson-Cumberland
			pas recommandé de retenir ce corridor.	mandé de retenir ce corridor.			<p>année, soit environ 1000 déplacements par jour. À l'heure de pointe, c'est environ 100 déplacements, dont environ 70 sont dans la direction de pointe. Ces 70 déplacements représentent environ 0,6 % des 11 000 franchissements de la rivière aux heures de pointe.</p> <p>La demande pour cette liaison augmenterait avec un nouveau pont. Ce pourrait être un projet faisable pour desservir principalement les déplacements locaux et certains déplacements régionaux. Cependant, il pourrait ne pas être en mesure de résoudre le plus important problème que pose le présent projet : réduire l'utilisation du pont Macdonald-Cartier- par les camions lourds. Un nouveau pont, 22 km à l'est du pont Macdonald-Cartier-, pourrait ne pas attirer un volume important de circulation et de camions et, conséquemment, ne pas aborder le problème énoncé dans l'étude. Par conséquent, il est recommandé que ce corridor soit retenu pour faire l'objet d'une seconde étape d'analyse d'évaluation préalable, à la suite de l'analyse de la circulation (qui comprend la modélisation de la circulation). On évaluera ainsi sa capacité à attirer la circulation et à diriger la circulation des camions lourds en provenance des liaisons existantes (en comparaison avec les autres corridors retenus).</p>

5.0 RÉSUMÉ DES CONCLUSIONS DE L'EXAMEN PRÉALABLE PRÉLIMINAIRE

Les conclusions préliminaires en ce qui a trait aux corridors conceptuels à retenir pour un examen plus approfondi seront présentées sous forme de propositions lors de la première séance de consultation publique, pour examen et commentaires de la part du public. À partir des commentaires reçus, des modifications pourraient être apportées aux conclusions. À la lumière des commentaires issus des consultations, les conclusions contenues dans ce rapport seront examinés par l'équipe de l'étude, y compris les représentants de la CCN, du MTO, du MTQ, de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau.

Les résultats de l'examen préalable préliminaire sont les suivants.

Aire d'étude ouest

- **W1 – entre le boulevard des Allumettières et le chemin Riddell : retenu**
- W2 - entre le boulevard des Allumettières et le prolongement du chemin Terry Fox : non retenu
- **W3 – entre Deschênes et le chemin Moodie : retenu**
- **W4 - entre le lac Deschênes et l'autoroute 416 : retenu**
- W5 – entre les rapides Deschênes et la promenade de l'Ouest : non retenu

Aire d'étude est

- **E1 – liaison de l'Île Kettle : retenu**
- **E2 - liaison de l'Île Duck : retenu**
- E3 – entre le boulevard Orléans et la montée Mineault : non retenu
- E4 – entre la rue Champlain et la montée Mineault : non retenu

- **E5 – entre Tenth Line et la montée Mineault : retenu**
- **E6 - liaison de l'Île Petrie : retenu**
- **E7 – le traversier entre Masson et Cumberland : retenu**

Sous réserve des commentaires du public, huit (8) corridors seront retenus pour un examen plus approfondi (voir la **Figure 5- Corridors conceptuels retenus**). Ces liaisons s'ajoutent aux six (6) ponts existants dans le secteur central qui seront évalués en vue de déterminer s'il serait possible d'accroître leur capacité et d'optimiser davantage leur débit. Ces ponts existants seront retenus à titre de solutions de rechange de GOT pour évaluer toute amélioration à l'efficacité des déplacements.

On recommande également qu'il y ait une deuxième étape d'examen préalable à la suite de l'analyse de circulation et à l'analyse économique. C'est l'étape 2 de la Phase 1 de l'étude d'EE. Celle-ci sera complétée à la suite de la modélisation de la circulation et des prévisions origine-destination des camions (prévision du potentiel pour attirer les camions lourds à partir des ponts existants) et d'une analyse économique quantifiant les avantages financiers des options proposées. Ces données pourraient démontrer que certains corridors ne contribuent pas, de manière substantielle, à résoudre les problèmes liés à la circulation des camions lourds ou qu'ils ne sont pas rentables (en présentant un faible rapport avantages-coûts). Dans ces cas, la seconde étape de l'examen préalable préliminaire pourrait recommander que d'autres corridors ne soient pas retenus.

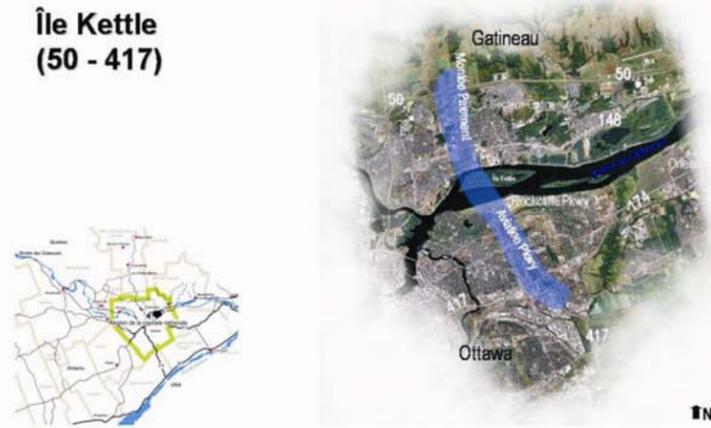
L'analyse de la seconde étape de l'examen préalable examinera également l'analyse avantages-coûts des technologies de rechange et déterminer si ces technologies peuvent atteindre l'objectif de niveau de service pour le cordon de comptage de la rivière des Outaouais

Figure 5
Corridors conceptuels retenus

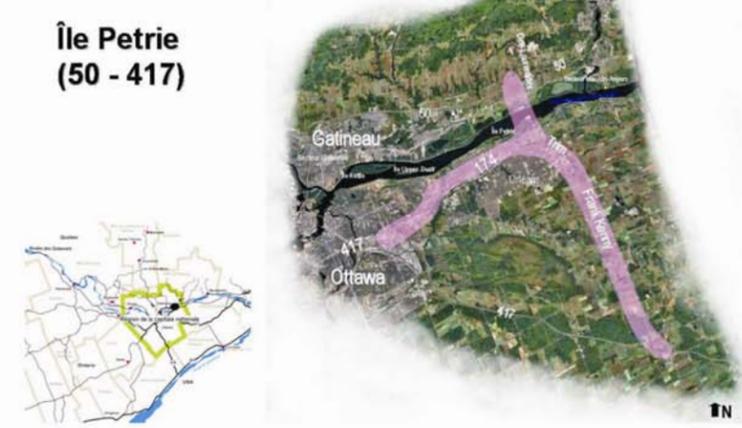
Secteur Aylmer - Kanata:
Boulevard des Allumettières-
Riddell/March/417



Île Kettle
(50 - 417)



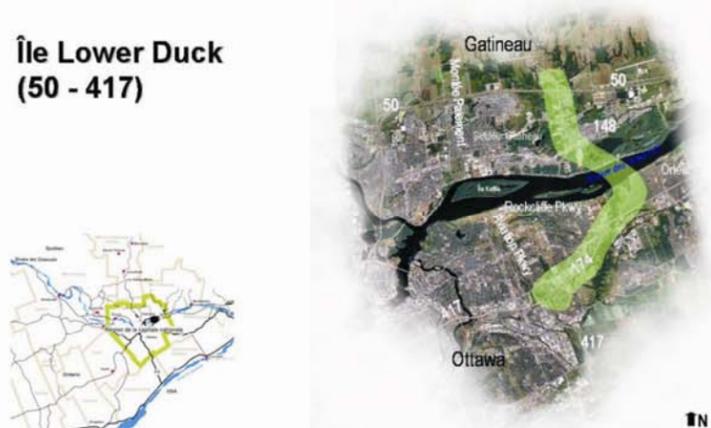
Île Petrie
(50 - 417)



Lac
Deschênes
Boulevard des
Allumettières -
Moodie/417



Île Lower Duck
(50 - 417)



Masson-Angers -
Cumberland
(50 - 417)



Lac
Deschênes
Boulevard des
Allumettières -
Acres/416/417



Montée
Mineault -
10th Line
(50 - 417)



6.0 ÉTAPES À VENIR

À la suite de l'examen préalable préliminaire de la liste longue des corridors conceptuels, l'étude définira davantage les alignements de rechange dans ces corridors. De plus, les corridors retenus seront examinés en détail quant aux caractéristiques environnementales et de transports. Les limites de l'étude ont été précisées de manière à refléter les corridors retenus.

7.0 BIBLIOGRAPHIE

1. L'étude des ponts interprovinciaux du CACPET – Phases 1 et 2, Delcan.
2. Étude d'évaluation environnementale pour l'intégration d'un réseau interprovincial de transport rapide dans le secteur central de la région de la capitale du Canada, CCN, Ville d'Ottawa et Ville de Gatineau (en cours).
3. Plan de Transport de l'Outaouais, MTQ 1996 – 2011.
4. Étude Masson-Cumberland, Canton de Cumberland, 1997.
5. Plan conceptuel de transport interprovincial, MROC, TSH/Cartier 1998.
6. L'étude des ponts interprovinciaux du CACPET – Phases 1 et 2, Delcan. **[voir 1]**.
7. Évaluation environnementale du chemin Trim, TSH, 1998.
8. Réseau des rivières du patrimoine canadien, Document de mise en candidature pour la rivière des Outaouais, Comité de désignation patrimoniale de la rivière des Outaouais, Fondation Québec Labrador du Canada, 2006
9. Document de mise en candidature pour la rivière des Outaouais, Réseau des rivières du patrimoine canadien, Comité de désignation patrimoniale de la rivière des Outaouais, 2006.
10. Détermination de la portée écologique – Options de traversée de ponts interprovinciaux, Région d'Ottawa-Carleton, Communauté Urbaine de l'Outaouais, Brunton Consulting, août 2000.
11. Code de pratique – Préparation et examen du cadre de référence pour les évaluations environnementales en Ontario, ministère de l'Environnement, Ébauche, Octobre 2006.
12. Shirley's Bay Wetland Management Plan, Commission de la capitale nationale. ESG International et CG&S CH2M Gore & Storrie Limited, 2000.

Annexe E

Plan de consultation publique

Table des matières

1.0 INTRODUCTION	1
1.1 Buts et objectifs de la consultation publique.....	2
1.2 Méthodologie	3
1.2.1 Lancement de l'étude.....	4
1.2.2 Analyse des besoins	5
1.2.3 Analyse et évaluation des options de solutions.....	5
1.3 Phase 2.....	6
1.4 Territoire à l'étude.....	7
2.0 PLAN DE CONSULTATION PUBLIQUE.....	7
2.1 Participants clés.....	7
3.0 OUTILS DE CONSULTATION PUBLIQUE	8
3.1 Le Groupe de consultation publique.....	8
3.2 Les séances de consultation publique	8
3.3 Annonces dans les journaux.....	9
3.4 Site Web du projet.....	13
3.4.1 Séance de consultation publique n° 1	13
3.4.2 Séance de consultation publique n° 2.....	13
3.4.3 Séance de consultation publique n° 3.....	13
4.0 DOCUMENTATION DES CONSULTATIONS PUBLIQUES.....	14

Liste des figures

Figure 1 Limites de l'aire d'étude.....	2
Figure 2 Organigramme sommaire du plan de travail de la Phase 1	4
Figure 3 Le Groupe de consultation publique	10

Liste des tableaux

Tableau 1 - Liste préliminaire des membres du GCP	11
---	----

1.0 INTRODUCTION

La Commission de la capitale nationale (CCN), en partenariat avec le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et le ministère des Transports du Québec (MTQ), a entrepris l'étude des futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale (RCN), y compris l'étude d'évaluation environnementale (EE) requise. Cette étude a été entreprise en collaboration avec la Ville de Gatineau et la Ville d'Ottawa, et en consultation avec des organismes gouvernementaux et le grand public. L'emplacement du projet est précisé à la figure 1.

L'étude a pour objet d'évaluer des corridors d'infrastructure de transports interprovinciaux potentiels afin de combler les lacunes, actuelles et éventuelles, de la capacité de transport dans la RCN, le camionnage, les économies liées au transport des marchandises plus efficace, la perturbation des collectivités associée aux corridors interprovinciaux actuels et l'incidence environnementale des corridors interprovinciaux identifiés. L'étude s'articule en deux phases : la phase 1 documentera les besoins et la justification et évaluera plusieurs solutions et corridors différents, dont le résultat sera la recommandation du (des) corridor(s) privilégié(s) du point de vue technique; la phase 2 évaluera l'incidence environnementale de ce(s) corridor(s) et obtiendra les approbations nécessaires.

L'étude se conforme aux exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario* et la *Loi sur la qualité de l'environnement du Québec*. Le Canada, l'Ontario et le Québec se sont entendus pour

coordonner leurs processus d'évaluation environnementale respectifs, conformément aux principes et à l'esprit des ententes sur la collaboration en matière des évaluations environnementales entre le Canada et le Québec, et le Canada et l'Ontario.

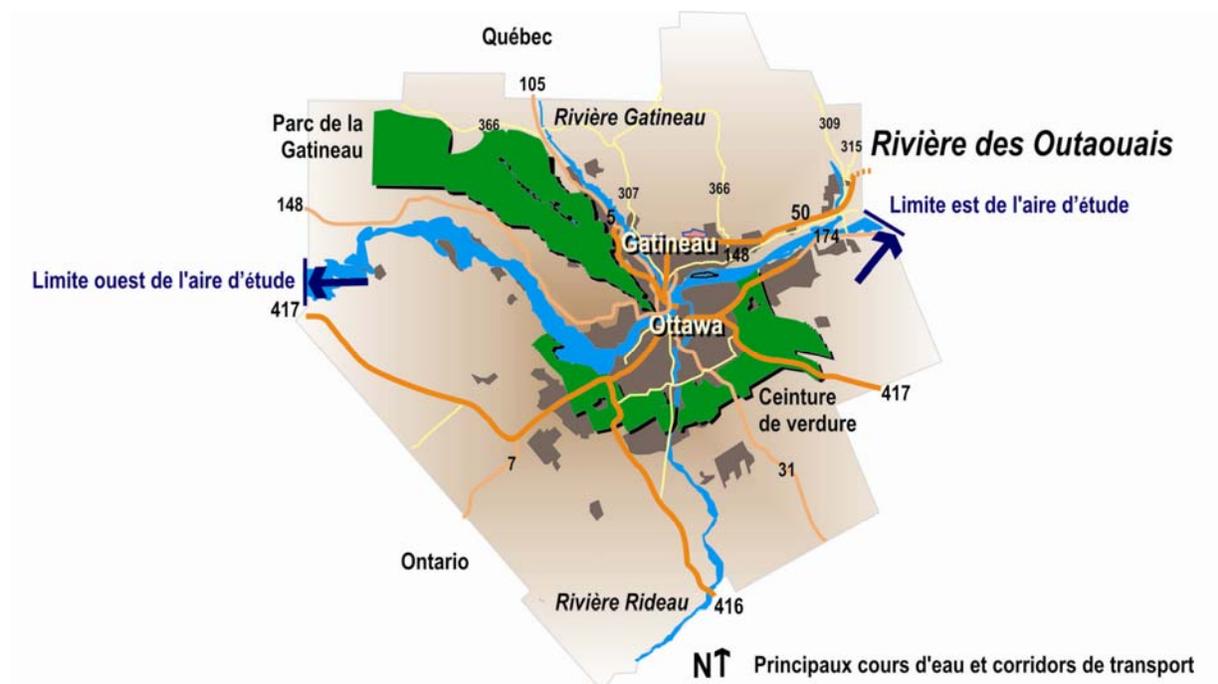
Les séances de consultation publique permettront un échange d'information entre le public et les gestionnaires de l'étude. Les premières séances publiques, prévues en juin 2007, ont pour objet de permettre au consultant de présenter le cadre de référence (CR) de l'évaluation environnementale, et au public de le commenter. Le cadre de référence traite du processus de l'étude, des options de solutions d'aménagement et de l'approche méthodologique utilisée pour l'identification des options de liaison. Il y aura d'autres séances de consultation publique vers la fin de 2007 et de 2008, afin de présenter, aux fins d'examen et commentaires, les inventaires, l'analyse et l'évaluation, et l'option ou les options de liaison privilégiée(s) du point de vue technique.

Les dates, l'heure et l'endroit des séances de consultation publique seront publiés dans les journaux régionaux et sur le site Web du projet. Les partenaires de l'étude souhaitent obtenir les commentaires des individus, des groupes et du grand public. Toute personne qui veut faire partie de la liste de distribution devrait consulter le site Web du projet au www.liaisonsrcn.ca ou communiquer avec la Commission de la capitale nationale.

Les renseignements seront recueillis en conformité de toutes les lois portant sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée. À l'exception des renseignements

personnels, tous les commentaires feront partie du dossier public.

Figure 1
Limites de l'aire d'étude



Le présent plan de consultation publique décrit au public comment participer à la planification des liaisons interprovinciales futures dans la région de la capitale nationale (RCN). Un programme efficace de participation publique procurera des avantages mutuels au promoteur, aux intervenants individuels, aux citoyens impliqués et aux groupes d'intérêt.

Ce document a pour objet de décrire le plan de consultation publique. Le plan proposera au public plusieurs possibilités de participation, d'échange d'information et de commu-

nication. Ce plan fait partie des annexes du cadre de référence de l'étude.

1.1 Buts et objectifs de la consultation publique

Les activités de consultation publique ont pour but de faciliter une compréhension et une appréciation de ce qui est important aux collectivités longeant la rivière des Outaouais en fournissant au public un mécanisme lui permettant d'exprimer ses commentaires au sujet de l'étude. Les décideurs

se serviront de ces commentaires afin de trouver un équilibre entre les besoins et les objectifs d'intérêt commun d'une part, et les préoccupations des collectivités locales d'autre part, au moment d'élaborer les recommandations de l'étude.

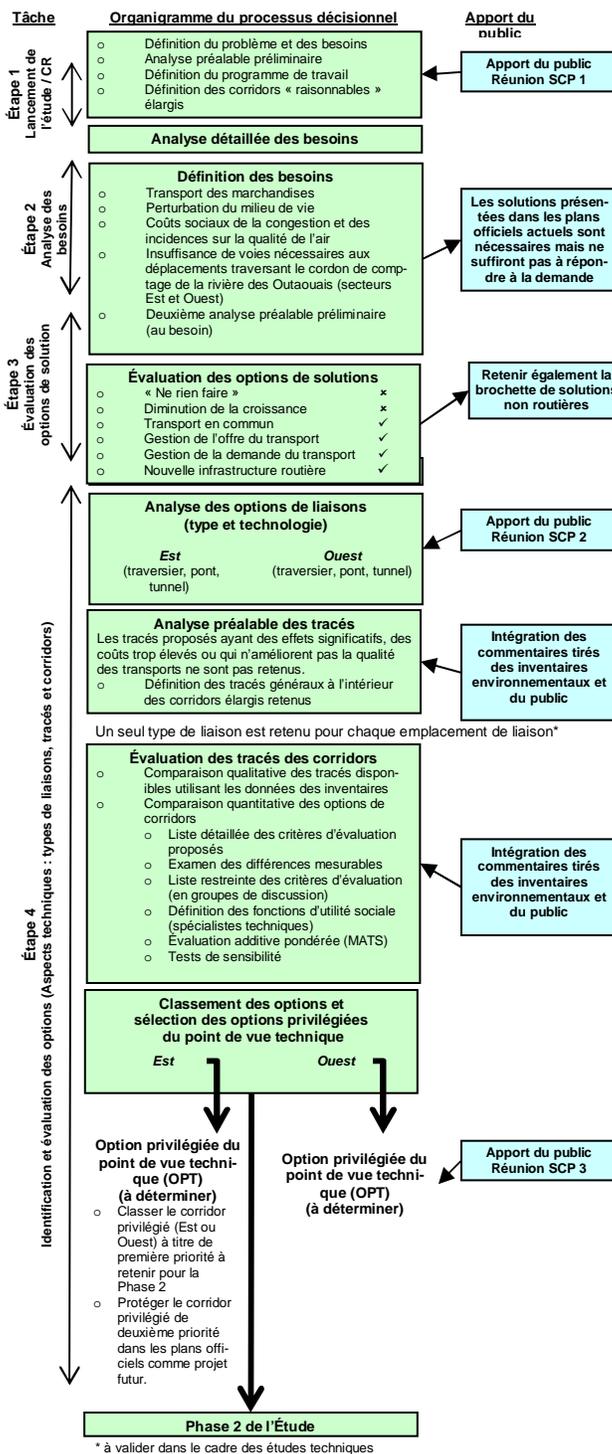
Les objectifs des activités de consultation publique sont les suivants :

- Repérer rapidement les enjeux et les préoccupations (sur le plan social, de la circulation, de l'environnement, etc.) de la part du public afin d'en tenir compte dans le processus décisionnel;
- Informer le public des enjeux avant que les décisions ne soient prises pendant le processus (tel que décrit à la section 1.2);
- Viser à élaborer les meilleures solutions globales pour tous les intervenants.

1.2 Méthodologie

La première phase de l'étude comporte quatre étapes : l'élaboration d'un cadre de référence, l'analyse des besoins, l'analyse et l'évaluation des options de solutions, et l'identification et la documentation du ou des corridor(s) privilégié(s) du point de vue technique. Le processus de l'étude est illustré à la **figure 2**; chacune des étapes est définie dans le CR et se résume comme suit :

Figure 2
Organigramme sommaire du plan de travail de la Phase 1



1.2.1 Lancement de l'étude

La première étape consiste à élaborer le cadre de référence (CR), qui servira de document d'orientation pour les étapes et les activités subséquentes tout au long de l'étude. Le projet de CR donnera un aperçu des objectifs de l'étude, de la conception de l'étude et des options, et décrira le processus de consultation publique proposé.

La première séance de consultation publique (SCP-1) portera sur le projet de CR. Elle permettra à la population de formuler des commentaires sur la méthodologie de l'évaluation, les critères de présélection, les options de solutions, les corridors possibles et le processus de sélection de(des) l'option(s) privilégiée(s) du point de vue technique. Le projet de CR et les résultats de la SCP-1 seront présentés aux conseils municipaux de la Ville de Gatineau et de la Ville d'Ottawa à titre documentaire.

Le CR est appuyé de quatre documents techniques, regroupés sous forme de répertoire des études techniques :

1. Le Rapport des politiques d'aménagement, qui résume les orientations courantes au sein de la CCN, du MTQ, du MTO, des villes d'Ottawa et de Gatineau en rapport aux liaisons interprovinciales.
2. Le Rapport du processus d'EE, qui décrit le processus d'EE coordonné et adapté aux besoins particuliers de la présente étude en répondant aux exigences des processus fédéral et provinciaux.

3. Le projet de Rapport d'examen préalable préliminaire, qui identifie les options de liaisons, et fait une présélection des options de corridors, à partir des facteurs portant sur l'environnement naturel et social, le réseau de transport et le bien-fondé financier.
4. Le Plan de consultation, qui présente la démarche et les activités préconisées pour consulter la population et les organismes de manière efficace et exhaustive.

Une fois complété, le cadre de référence sera soumis à l'approbation du Ministre de l'Environnement de l'Ontario, le cas échéant. Un avis sera publié sur le site Web du projet, et le public pourra soumettre ses commentaires au ministre.

1.2.2 Analyse des besoins

Cette étape consistera à examiner les conditions et les besoins de transport actuels et projetés à travers la ligne-écran de la rivière des Outaouais. La justification du besoin particulier de toute entreprise proposée sera produite au début de l'étude d'EE, et inclura la préparation d'un rapport de planification des transports et d'évaluation des besoins. Le Rapport de la planification des transports et d'évaluation des besoins comprendra une projection de la demande et une analyse des transports aux horizons de planification pertinents (potentiellement 2021 et 2031). Cette activité comprend une analyse des caractéristiques des déplacements (p. ex., l'importance relative des déplacements de longue distance par rapport aux voyages de courte distance,

ainsi qu'une analyse des origines et destinations des déplacements).

Une grande partie des données utilisées dans cette analyse proviendront de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau. Cette analyse se servira des enquêtes origine-destination récentes effectuées par le comité TRANS (un forum neutre favorisant l'échange d'information sur les lignes directrices et les meilleures pratiques techniques dans la RCN). Le modèle de transport régional (EMME/3) est utilisé pour représenter les tendances et les choix de déplacements existants, et pour simuler les effets des scénarios futurs en faisant varier les projections de croissance, la configuration des équipements et la nature des services, ainsi que les politiques en matière de transport. De plus, le comité TRANS gère des études de transport et collige des données aux fins de planification des transports. Les six membres du comité TRANS sont la CCN, le MTQ, le MTO, la Ville de Gatineau, la Ville d'Ottawa et la Société de transport de l'Outaouais.

1.2.3 Analyse et évaluation des options de solutions

Une fois les améliorations justifiées, cette étape consiste à développer une liste exhaustive de solutions d'aménagement, y compris l'option « ne rien faire ».

Tel que décrit dans l'étape 1, un projet d'examen préalable préliminaire sera entrepris et documenté afin d'éliminer les options qui sont difficilement réalisables ou pour lesquelles des incidences significatives sont déjà anticipées, et d'identifier celles qui représentent des éléments complémentaires

d'une « brochette » de solutions retenues pour le réseau de transport (c.-à-d. le transport en commun, la gestion de la demande de transport, et la gestion de systèmes de transport).

Des inventaires environnementaux seront également complétés afin de dresser un portrait des conditions de base servant à l'analyse comparative des options de solutions. Les composantes du milieu naturel et du milieu de vie à inventorier sont les suivantes :

- Le milieu naturel
- Les pêcheries et le milieu aquatique
- Les eaux souterraines
- Le drainage et les eaux de surface
- La géotechnique et les sols
- Le milieu social, économique et culturel
- Le bruit
- La qualité de l'air
- La vie communautaire et les loisirs
- L'utilisation du sol (terres agricoles désignées, plans d'urbanisme)
- Les aspects économiques
- Les composantes archéologiques et patrimoniales
- L'activité récréative (nautique et terrestre)

Cette étape, ainsi que l'analyse des besoins à l'étape 2, feront l'objet des 2^e et 3^e rondes de consultation publique.

1.3 Phase 2

Le programme de travail de l'éventuelle phase 2 sera défini à la fin de la phase 1. Toutefois, il est prévu de :

- Définir une méthodologie, des facteurs et des critères détaillés d'évaluation en collaboration avec les partenaires de l'étude,

les intervenants concernés et la population;

- Évaluer les effets environnementaux, sociaux, conceptuels, économiques, immobiliers et de planification de la(des) liaison(s) de transport interprovinciale(s) privilégiée(s) du point de vue technique et des tracés de route conceptuels associés, y compris les effets pendant la construction, les effets cumulatifs et les mesures d'atténuation;
- L'avant-projet préliminaire de la(des) option(s) préférée(s) du point de vue technique, y compris la(les) route(s) d'approche et le(les) alignement(s) aux points de croisement avec les réseaux de transport et les services de transport en commun existants et prévus;
- Identifier les besoins en biens fonciers conformément à l'avant-projet préliminaire de la (des) option(s) préférée(s) du point de vue technique;
- Produire une ventilation des coûts estimatifs de la (des) option(s) choisie(s), y compris les coûts d'immobilisations, d'exploitation et d'entretien;
- Identifier une stratégie de mise en œuvre privilégiée en se servant d'une structure de répartition du travail (SRT), incluant des méthodes de financement telles que des partenariats des secteurs public et privé, et des modèles conception-construction-mise à disposition, entre autres;
- Préparer le rapport provisoire d'évaluation environnementale aux fins de consultation avec les intervenants concernés et la population, en vue d'obtenir leurs commentaires sur les résultats de l'évaluation environnementale. Les consultations comprendront, sans s'y limiter, des réunions avec des

intervenants choisis pour discuter de questions précises tout au long du processus de l'étude, des séances portes ouvertes à l'intention du grand public, et l'animation de séances de cueillette de commentaires sur les aspects spécifiques de l'EE;

- Préparer des rapports sur les consultations avec le public et avec des organismes décrivant les préoccupations exprimées et les réponses à ces préoccupations;
- Préparer la version finale du rapport d'EE, qui comprendra les commentaires et les modifications résultant de l'examen par les intervenants concernés et le public;
- Présenter le rapport de l'EE au Comité des transports de la Ville d'Ottawa, au Comité d'urbanisme de la Ville de Gatineau, au Comité de la haute direction de la CCN, au MTO, au MTQ et au public;
- Obtenir les approbations environnementales requises conformément aux lois provinciales et fédérale.

1.4 Territoire à l'étude

Il est proposé que le territoire à l'étude soit divisé en fonction des trois niveaux d'analyse de l'étude. Ces divisions comprendront un territoire d'étude régional, les aires d'étude des secteurs est et ouest, ainsi que les aires d'étude des corridors particuliers.

Le territoire d'étude régional se penchera sur les liaisons possibles à travers l'entière région de la capitale nationale. L'examen préalable préliminaire définira davantage les aires d'étude des secteurs est et ouest au sein des milieux urbains où des emplacements des liaisons individuelles ont été évalués. À chacun de ces emplacements, l'étude définira plusieurs aires d'étude des liaisons interpro-

vinciales dans lesquelles des options de tracés et de configuration seront évaluées en fonction des contraintes liées au milieu naturel et au milieu de vie propre à chaque emplacement. Au fur et à mesure que les aires d'étude deviendront plus spécifiques, elles feront l'objet d'inventaires environnementaux, d'analyses et d'évaluations de plus en plus détaillées.

2.0 PLAN DE CONSULTATION PUBLIQUE

Le programme de consultation publique de cette étude est un processus dynamique dicté par les besoins et les intérêts de tous les participants. Il s'insère dans un effort de consultation plus large, qui comprend un échange de renseignements avec les organismes d'approbation, des spécialistes techniques et d'autres intervenants concernés. Le programme public doit être attentif aux participants et s'adresser à toute une gamme de considérations propres au projet. Le processus de consultation commence par un échange d'information, continue avec des activités de participation proactive, et se soutient par la documentation et la collecte des données précises.

2.1 Participants clés

Dans le but de permettre au public de bien comprendre le rôle de tous les intervenants, le processus de consultation établira une base de données des associations communautaires, des groupes d'intérêt et des orga-

nismes externes participant au projet. Les groupes de participants clés sont :

- L'équipe de projet – responsable de l'administration journalière du projet
- Le Comité directeur – assure la communication avec la haute direction des partenaires de l'étude
- Le Comité consultatif technique (CCT) (Consultant et organismes) –étudie les enjeux, les politiques et la démarche d'évaluation visant à établir l'ordre des corridors privilégiés
- Le Groupe de consultation publique (GCP) – joue un rôle consultatif en donnant des commentaires sur les enjeux et les questions d'importance pour les collectivités locales
- Le public – joue un rôle consultatif en exprimant ses commentaires sur les enjeux et les questions d'importance pour les collectivités locales

3.0 OUTILS DE CONSULTATION PUBLIQUE

Les sections suivantes décrivent les outils et les mécanismes de consultation identifiés dans le cadre de l'étude des liaisons interprovinciales.

3.1 Le Groupe de consultation publique

Le groupe de consultation publique (GCP) aura pour mandat de faire connaître le point de vue des associations communautaires et des groupes d'intérêt, et ce, tout au long du projet.

Le GCP inclura des représentants des associations communautaires, des regroupements de gens d'affaires et des groupes d'intérêt d'Ottawa et de Gatineau. La liste préliminaire des membres du GCP est présentée à la **figure 3** et au **tableau 1**.

3.2 Les séances de consultation publique

Les séances de consultation publique (SCP) pour les phases 1 et 2 de l'étude donneront au grand public une occasion d'obtenir des informations détaillées sur l'étude des liaisons interprovinciales et d'exprimer ses commentaires sur le matériel présenté. Pour la phase 1, les SCP se dérouleront sous forme de séances de portes ouvertes, ce qui permettra aux participants de se procurer des renseignements à leur commodité. Il y aura trois (3) séries de SCP, où chaque série sera tenue à six (6) endroits. Deux de ces événements comprendront des présentations, ainsi qu'une période de questions et réponses. Les SCP sont prévues au printemps 2007, au printemps 2008 et à l'automne 2008. Les lieux précis des SCP restent à confirmer. Pour la phase 2, il y aura des SCP semblables, dont la structure sera décidée au commencement de la phase.

Les conseils autochtones et municipaux de la région, les fonctionnaires municipaux et les organismes concernés seront invités à visionner le matériel de présentation lors d'une présession. Cette présession comprendra des discussions de groupe sur le projet avec les consultants et le personnel de la CCN, du MTO et du MTQ.

3.3 Annonces dans les journaux

Il y aura quatre (4) avis publiés dans les journaux suivants :

- **Ottawa Citizen**
- **Le Droit**
- **La Revue**

Les annonces dans les journaux assurent la diffusion générale des renseignements reliés au projet. Les annonces de l'étude des liaisons interprovinciales traiteront de :

- L'Avis de commencement d'étude
- La séance de consultation publique n° 1
- La séance de consultation publique n° 2
- La séance de consultation publique n° 3
- La séance de consultation publique n° 4 (phase 2)
- L'Avis d'achèvement d'étude

Toute personne qui désire recevoir ces avis peut s'inscrire en ligne à l'adresse suivante www.liaisonsrcn.ca ou téléphoner à la coentreprise Roche-NCE pour faire ajouter son nom à la liste de distribution de l'étude. De plus, des avis seront transmis à tous ceux qui s'inscrivent lors des SCP. Toutefois, la méthode de communication des avis pourra varier de ce qui est décrit plus haut.

Figure 3
Le Groupe de consultation publique

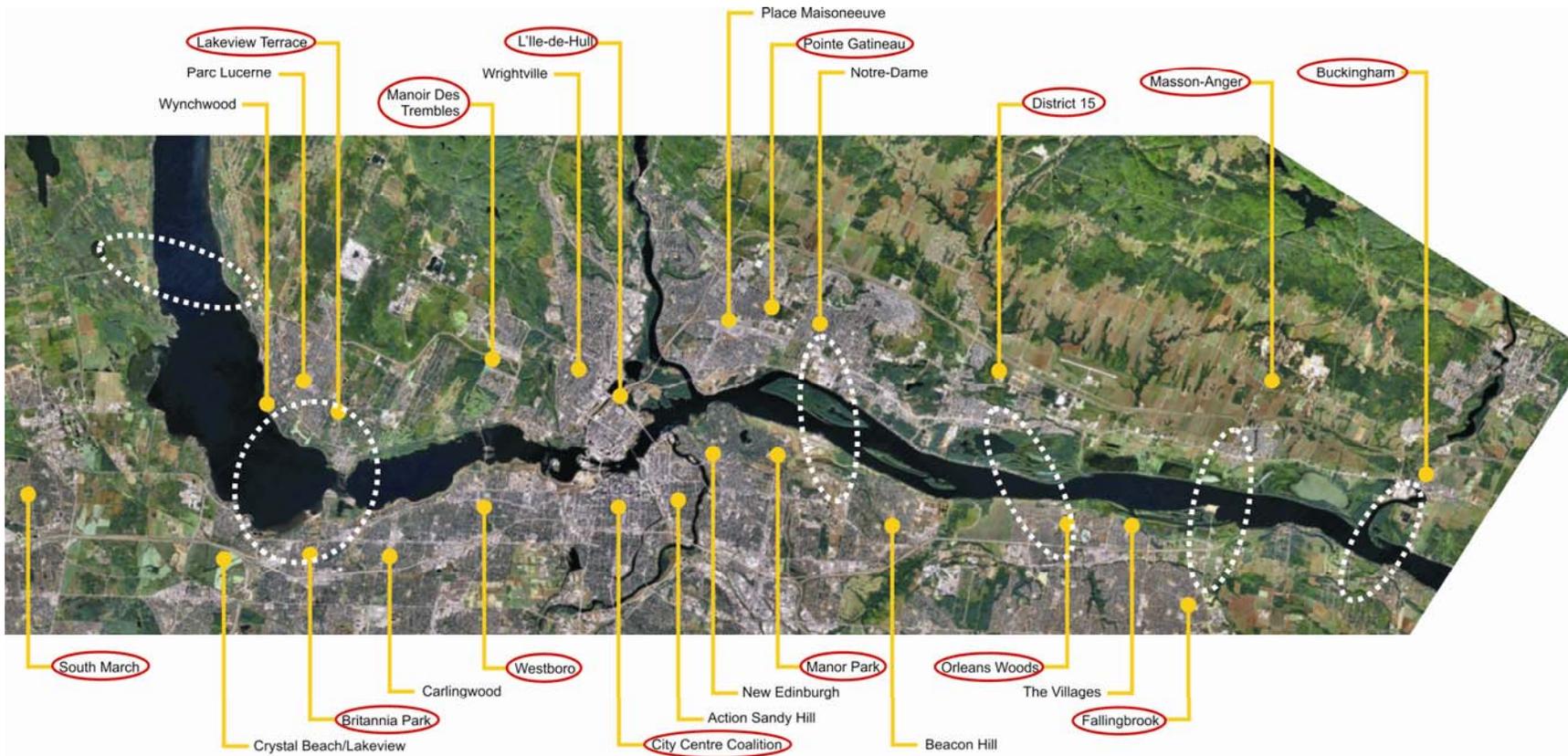


Tableau 1 - Liste préliminaire des membres du GCP

<p>Associations communautaires – Ontario</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Association communautaire Fallingbrook • Orleans Woods Community Association • Manor Park Community Association • City Centre Coalition • Westboro Community Association • Britiannia Village Community Association • South March Community Association • Friends of the O-Train • Environment for the Briarbrook / Morgan's Grant Community Association • Action Sandy Hill • Association communautaire Dalhousie • Crystal Beach / Lakeview Community Association
<p>Associations communautaires – Québec</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Association des résidents de la Croisée • Association des résidents de la terrasse Lakeview • Association des résidents du quartier village Parc Lucerne • Association des résidents de l'île-de-Hull • Association des résidents du district 15 • Comité de vie du quartier Pointe-Gatineau • Association des citoyens du Manoir des Trembles • Masson-Angers Community Association • Collectif Vigilance Petite-Nation • Association des résidents du Parc Champlain et des environs
<p>Regroupements de gens d'affaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Team Ottawa-Orléans/Équipe Ottawa-Orléans • Chambre de commerce de Gatineau • Chambre de commerce d'Ottawa • Le Regroupement des gens d'affaires de la Capitale nationale
<p>Groupes environnementaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ottawa Riverkeeper Inc. • Ottawa Field Naturalists • Société pour la nature et les parcs du Canada – Section de la vallée de l'Outaouais • Alliance pour les espaces verts • Vert l'action

<p>Groupes d'intérêt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ontario Trucking Association • Nepean Sailing Club • Fédération des associations civiques d'Ottawa-Carleton • Citizens for Safe Cycling • Club Vélo Plaisirs • Club de voile Grande-Rivière • Britannia Yacht Club • Lac Deschênes Sailing Club • Marina de Hull
<p>Observateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conseiller municipal, quartier Bay • Crystal Bay Community Association • Britannia Village Community Association • Queensway Terrace North Community Association • Whitehaven Community Association • Woodpark Community Association • Quartier 1 – Orléans • Quartier 15 - Kitchissippi

3.4 Site Web du projet

En plus des événements de consultation publique, un site Web du projet a été créé afin de diffuser de l'information au public tout au long de l'étude. Les sujets traités au site Web comprennent :

- Le contexte
- Les grandes étapes du projet
- La foire aux questions
- Les consultations publiques

Toute personne qui veut s'ajouter à la liste de distribution du projet peut s'inscrire au site Web du projet www.liaisonsrcn.ca.

3.4.1 Séance de consultation publique n° 1

La SCP-1 aura pour but de présenter :

- L'énoncé des travaux
- Le projet de cadre de référence
- Le plan de consultation
- Les options de l'entreprise (Options de solutions d'aménagement)
- L'évaluation préliminaire des options de solutions d'aménagement
- L'examen préalable préliminaire des liaisons
- Les prochaines étapes
- Autres commentaires

3.4.2 Séance de consultation publique n° 2

La SCP-2 aura pour but de présenter :

- Le rapport sommaire de la SCP-1
- Le cadre de référence définitif
- Le rapport d'analyse des besoins
- Le rapport sur l'état actuel

- Les inventaires préliminaires
- La méthodologie d'évaluation
- La liste exhaustive des critères d'évaluation
- Les emplacements des liaisons préliminaires
- Les prochaines étapes
- Autres commentaires

3.4.3 Séance de consultation publique n° 3

La SCP-3 aura pour but de présenter :

- Le rapport sommaire de la SCP-2
- Le rapport technique d'analyse et d'évaluation
- La liste de classement des corridors de liaisons
- Les emplacements des liaisons privilégiées proposées
- La recommandation préliminaire des corridors est et ouest et les recommandations pour la phase 2 du projet
- Les mesures d'atténuation proposées
- Les prochaines étapes
- La cueillette des commentaires

Les constatations de chaque SCP seront résumées dans un rapport sommaire qui documentera les présentations, les statistiques de fréquentation et les commentaires reçus.

4.0 DOCUMENTATION DES CONSULTATIONS PUBLIQUES

Le cadre de référence et le rapport d'évaluation de la planification, de la faisabilité, des besoins et de la justification décriront le programme de consultation publique, en trois (3) rapports de SCP, qui comprendront :

- Les commentaires reçus et les réponses données à ces commentaires
- Les annonces dans les journaux
- Les avis
- Le matériel de présentation
- La correspondance avec les groupes et les organismes concernés

Tous les documents seront disponibles dans les deux langues officielles.

Toute correspondance relevant du projet avisera le public de ses droits sous les lois pertinentes sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée. Les renseignements personnels seront exclus des rapports produits dans le cadre de l'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales.