



INTERPROVINCIAL CROSSING
ENVIRONMENTAL
ASSESSMENT



ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE DES
LIAISONS INTERPROVINCIALES

Évaluation environnementale des liaisons interprovinciales

ÉVALUATION DES SOLUTIONS DE RECHANGE EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

Final

Décembre 2008



Table des matières

1.0 INTRODUCTION.....	1
1.1 Portée.....	1
1.2 Aire d'étude régionale.....	1
2.0 SOLUTIONS DE PLANIFICATION DE RECHANGE	4
3.0 EXAMEN DES SOLUTIONS DE RECHANGE EN	
MATIÈRE DE PLANIFICATION	6
4.0 RECOMMANDATIONS ET CONCLUSIONS	10

Liste des figures

Figure 1 Procédure régionale d'évaluation.....	2
Figure 2 Aire d'étude régionale	3

Liste des tableaux

Tableau 1 Évaluation préliminaire des solutions de rechange en matière de planification	8
--	---

Annexes

- A Utilisation éventuelle du pont Prince-de-Galles
- B Analyse préliminaire de la solution de rechange du pont Mac-
donald-Cartier au tunnel Vanier
- C Exigences actuelles et projetées de la circulation

Y:\2006 Projects\2006-029-Interprovincial Crossings EA Study\Tech\Doc\Alternative Planning
Solutions\Final Report\2006-29 Alt Plan Sol Final Dec 08 FRE.doc

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), effectue une étude d'analyse d'impacts environnementaux des futures liaisons interprovinciales dans la Région de la capitale nationale (RCN). La présente étude est réalisée en consultation avec la municipalité de Gatineau, la municipalité d'Ottawa, des agences gouvernementales et le grand public.

Le présent rapport vise à documenter l'analyse et l'évaluation des solutions de rechange à l'entreprise (projets de rechange).

Le présent rapport final est préparé suite au parachèvement du rapport sur la circulation et en conjonction avec l'examen des analyses avec le ministère de l'Environnement (Ontario), l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et le gouvernement du Québec.

1.1 Portée

L'analyse et l'évaluation des solutions de rechange à l'entreprise (projets de rechange) sont réalisées afin de satisfaire aux exigences/engagements environnementaux élaborés dans un processus harmonisé d'évaluation préparé en fonction des lois environnementales du Canada, de l'Ontario et du Québec.

L'évaluation des solutions de rechange à l'entreprise a lieu au début du processus de planification, tel qu'illustré à la **Figure 1, Procédure générale d'évaluation**.

Le présent rapport documente l'évaluation de la solution de rechange à l'entreprise (projets de rechange), à partir de leur faisabilité technique.

Ce rapport final est déposé dans le cadre de la troisième ronde de consultation publique. Le présent rapport reflète les commentaires émis par le public durant la première et la seconde ronde de consultation publique, tenus en juin 2007 et en février 2008.

1.2 Aire d'étude régionale

L'aire d'étude régionale comprend la Région de la capitale nationale (RCN), le long de la rivière des Outaouais, de l'ouest de Quyon, vers l'est jusqu'à Masson-Angers et Cumberland, se reporter à la **Figure 2, Aire d'étude**.

Figure 1
Procédure générale d'évaluation

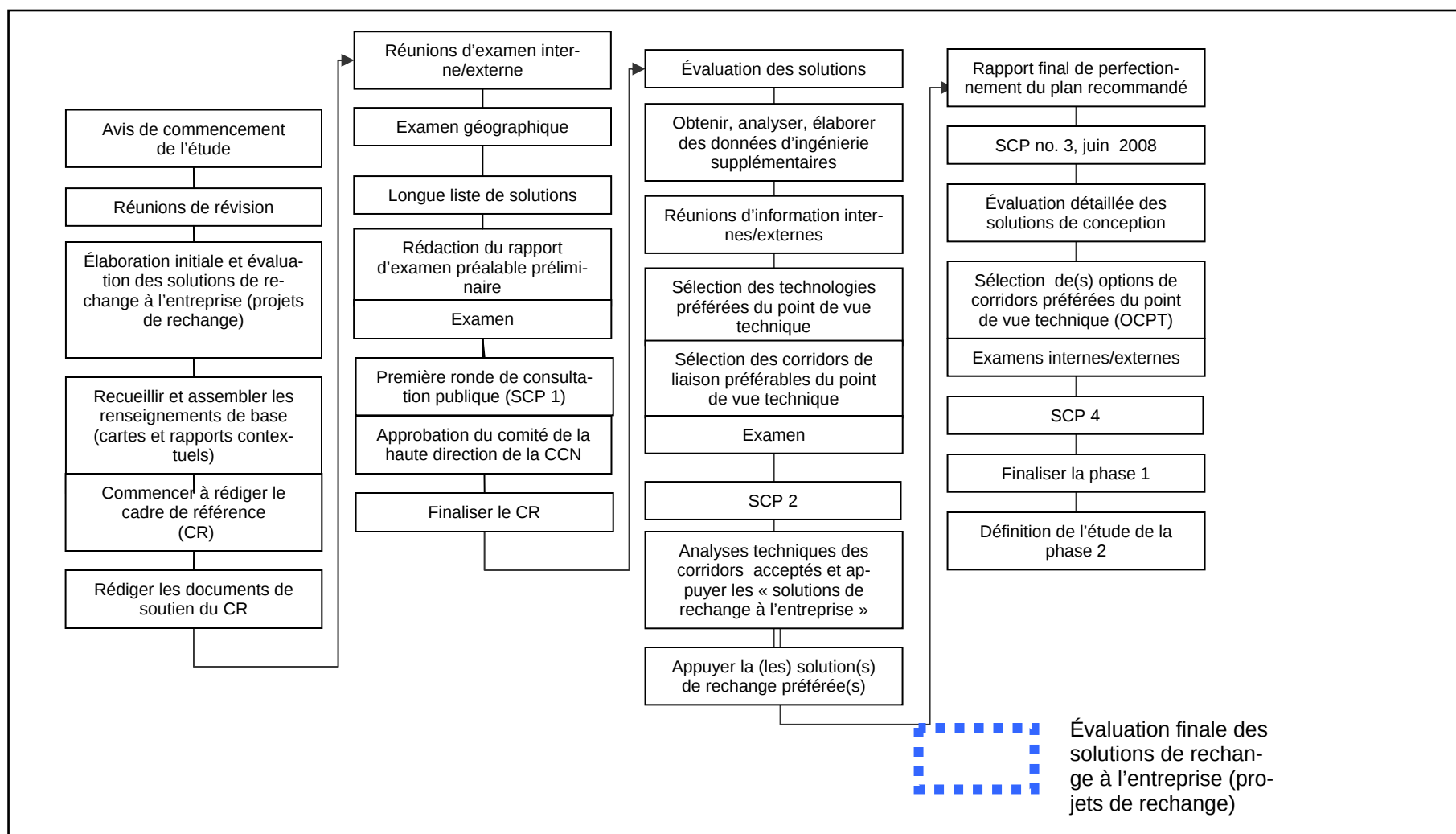
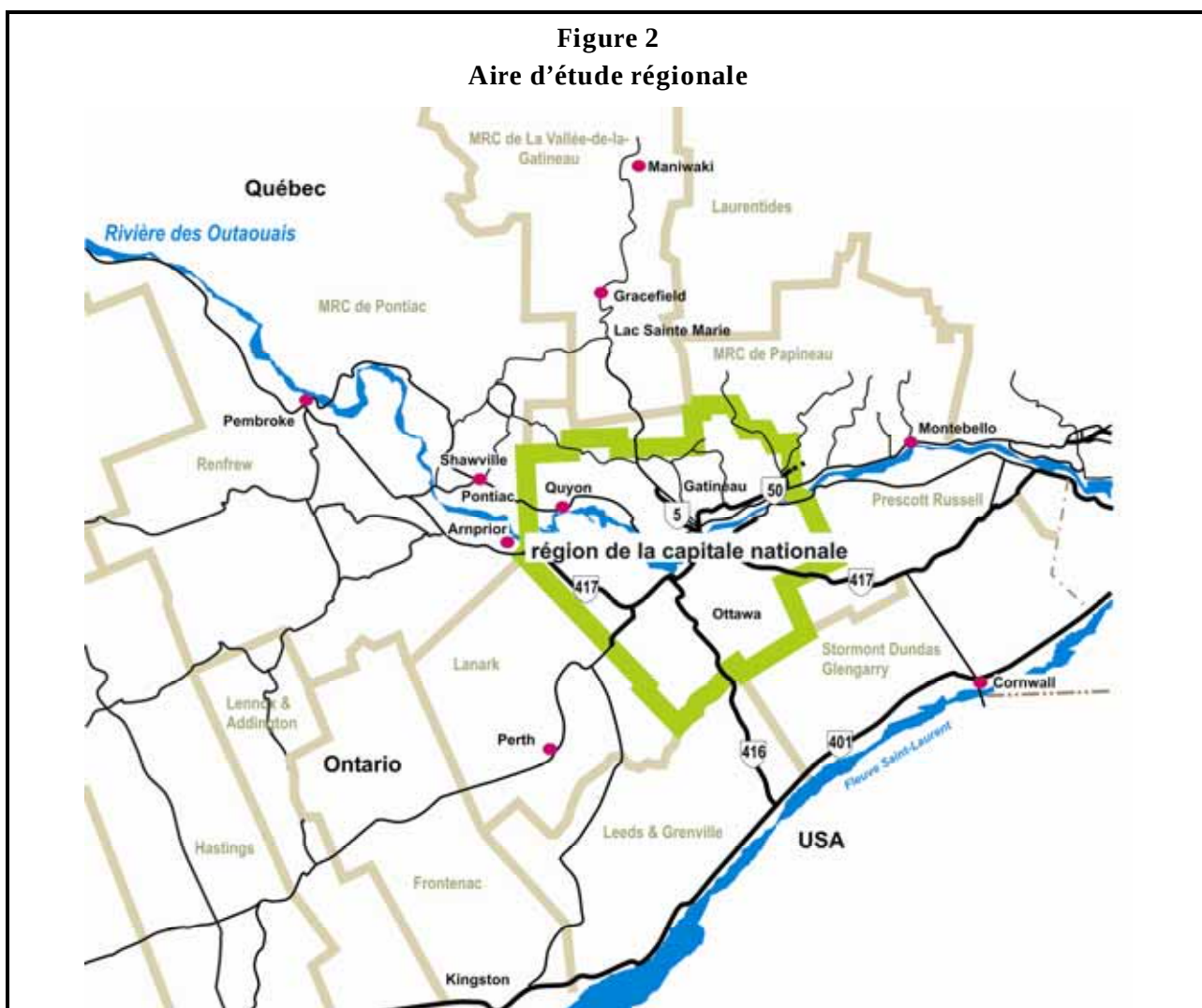


Figure 2
Aire d'étude régionale



2.0 SOLUTIONS DE RE- CHANGE EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

Les solutions de rechange en matière de planification (aussi appelées « solutions de rechanges à l'entreprise » en vertu de la Loi sur l'évaluation environnementale de l'Ontario ou « projets de rechange », en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale) constituent des approches différentes visant à répondre aux besoins de corridors de liaison interprovinciaux dans l'aire d'étude régionale. Les conclusions préliminaires, qui sont sujettes à modifications en fonction des commentaires du public, ont été présentées au public lors de la première ronde de consultation publique (juin 2007).

La définition, l'évaluation et la sélection de la (des) solution(s) de rechange sont réalisées en deux étapes. Tout d'abord, des solutions de rechange raisonnables qui pourraient éventuellement contribuer à la stratégie d'ensemble visant à améliorer la capacité de traverser la rivière des Outaouais aux endroits définis sont identifiées. Ces solutions sont évaluées de façon plus détaillée (Étape 2 du plan de travail) pour estimer leur capacité de répondre partiellement, ou comme stratégie autonome, aux besoins de l'étude. Deuxièmement, parmi l'ensemble des solutions de planification considérées, une sera définie comme l'Entreprise (le projet). Puis, des analyses plus détaillées de cette solution de planification seront réalisées et des consultations publiques sur « les solutions de rechange de conception » qui constituent des approches différentes de mise en œuvre d'une stratégie.

La phase initiale du processus de planification consistait à définir et envisager des solutions de planification de rechange. Celles-ci ont été décrites dans le cadre de référence de l'étude. Ces solutions vastes représentent des approches de rechange pour régler le(s) problème(s) définis(s).

Un certain nombre de stratégies de rechange pourraient constituer des éléments complémentaires nécessaires d'un « panier » de solutions dans le plan de transport. **En fait, l'étude a établi qu'un panier de solutions de planification sera nécessaire et que l'une d'entre elles fera l'objet d'une étude plus détaillée au fur et à mesure de l'avancement du projet. (On élaborera, comme étape à venir, des solutions de conception de rechange pour une des options de planification (l'Entreprise) dans les étapes subséquentes de l'évaluation environnementale).**

Définition d'options de planification - Ce qui suit décrit les solutions de planification de rechange identifiées et analysées et pour lesquelles des conclusions sont tirées quant à la pertinence de poursuivre leur étude :

Option 1 – Non intervention, aussi considérée comme le statu quo, est celle où le système de transport actuel est maintenu, avec la mise en œuvre des initiatives d'entretien de routine pour assurer la circulation sécuritaire des personnes et des marchandises. Cependant, cette option implique aussi que, la croissance prévue dans les Plans officiels de Gatineau et Ottawa se poursuivra comme prévu.

Option 2 – Les stratégies de gestion de la demande en transport (GDT) sont des stratégies ou mesures pour améliorer le fonctionnement du système de transport existant.

tant en assurant la gestion de la demande de déplacements sans augmenter la capacité des infrastructures, ni en ajouter de nouvelles. Les stratégies de GDT tendent à réduire la demande sur le réseau de transport en déplaçant la demande vers les périodes hors pointe et vers les modes de transport alternatifs, comme la marche, la bicyclette et le télétravail.

Option 3 – L'amélioration du transport en commun constitue un sous-groupe important de la GDT et, pour cette raison, elle a été étudiée séparément. Cette stratégie est axée sur l'accroissement de l'achalandage du transport en commun pour réduire la demande des véhicules particuliers. Entre autres objectifs du Plan officiel visant à hausser l'utilisation des transports publics à une répartition modale de 36 pour cent (entre les déplacements en véhicules particuliers et ceux par transport en commun) dans les corridors interprovinciaux. Les mesures proposées pour atteindre cet objectif comprennent :

- **l'amélioration des services de transport en commun** dans les corridors existants.
- **L'aménagement de nouvelles structures de transport en commun** en bordure des nouveaux corridors.

Cette option envisageait d'utiliser le pont Prince-de-Galles à l'appui des services de transport en commun (voir l'**Annexe A**).

Option 4 – La gestion de l'offre des systèmes de transport (GOT) consiste en des mesures opérationnelles conçues pour améliorer l'efficacité et la sécurité du système de transport interprovincial et pour optimiser

l'utilisation des infrastructures existantes et planifiées par le biais d'une série 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 et aux intersections.

Cette option envisageait la construction d'un tunnel au sud du pont MacDonald - Cartier afin d'améliorer l'utilisation de la capacité du pont et d'offrir une route pour les camions (voir l'**Annexe B**).

Option 5 – La réglementation de l'utilisation du sol est un autre sous-élément de la GDT qui pourrait comprendre des stratégies de gestion de la croissance urbaine afin de réduire la demande en matière de déplacements. Parmi celles-ci, mentionnons :

- Éliminer, réduire ou mieux gérer la croissance régionale par la promotion de l'intensification de l'utilisation sur sol, dans les limites imposées par la ceinture de verdure;
- des stratégies alternatives en matière de taxation municipale ayant pour but de réduire les déplacements – incitations à vivre près de son travail.

La réglementation de l'utilisation du sol comprend des propositions qui favorisent une plus grande efficacité et certaines d'entre elles font déjà partie des politiques de planification courantes.

Option 6 – Des mesures « Utilisateurs-Payeurs » telles la tarification de l'utilisation des voies de circulation, la

gestion du stationnement et la mise en place de systèmes de péage constituent un autre sous-élément de la GDT et comporte des stratégies de réduction de la demande en déplacements.

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

Cette alternative envisageait l'utilisation du pont Prince-de-Galles à l'appui de la circulation ferroviaire (voir l'**Annexe A**).

Option 8 – Élargissement des corridors interprovinciaux (ponts existants) où la capacité est augmentée pour hausser 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) où la capacité est augmentée pour 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 EXAMEN DES SOLUTIONS DE RECHANGE EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

Un processus d'évaluation qualitative est appliqué aux « solutions de rechange à l'Entreprise » ou les solutions de rechange en matière de planification, selon les critères établis dans le Cadre de référence. Les solutions de rechange ont été évaluées en fonction des critères suivants :

Transport

Cette solution de rechange en matière de planification résoudra-t-elle une part importante de la demande de transport et assurera-t-elle une solution à la circulation des véhicules lourds?

Économie

La solution de rechange en matière de planification appuiera-t-elle l'économie locale et régionale?

Milieu social

La solution de rechange en matière de planification aura-t-elle des répercussions sur le milieu social et construit?

Milieu naturel

La solution de rechange en matière de planification aura-t-elle des répercussions sur le milieu naturel?

Le **Tableau 1, Évaluation préliminaire des solutions de rechange en matière de planification** présente l'analyse et l'évaluation des solutions de rechange.

Suite à l'évaluation, chacune des solutions de rechange fut analysée par rapport aux critères de sélection suivants :

1. La solution de rechange porte-t-elle sur tous les éléments du problème, entre autres :

- La population, l'économie et la croissance géographique de la région;
- La congestion;
- La perturbation de la collectivité et de l'environnement;
- Les répercussions économiques;
- L'incompatibilité avec les camions lourds;
- La coordination éventuelle des corridors;
- Les émissions plus élevées.

OU

2. La solution de rechange, si combinée avec d'autres options, apporte-elle une contribution importante vers une solution réaliste du problème?

Seules les solutions de rechange en matière de planification qui satisfont à au moins un des critères de sélection ci-dessus sont retenues.

Tableau 1
Évaluation préliminaire des solutions de rechange en matière de planification

Solution de rechange en matière de planification*	Description	Recommandation	
Option «ne rien faire » (Maintien de l'infrastructure de transports existante)	Solution de référence utilisée pour évaluer les solutions de rechange.	Retenue pour fins de comparaisons uniquement	
Gestion de la demande en transport (GDT)	Composante essentielle d'un plan d'ensemble des transports, sans être une solution intégrale pouvant à elle seule répondre à l'accroissement prévu de la demande en matière de transport interprovincial.	Retenue. Élément de la « solution d'ensemble ».	
Accroissement de l'utilisation du transport en commun	Composante essentielle d'un plan d'ensemble des transports, sans être une solution intégrale pouvant à elle seule répondre à l'accroissement prévu de la demande en matière de transport interprovincial. Toute initiative de transport en commun dans le noyau urbain sera traitée à titre de projet distinct. Bien qu'il soit un peu plus éloigné du noyau urbain, il est possible d'envisager l'utilisation du pont Prince-de-Galles pour le transport en commun. L'évaluation de son rendement prévu à titre de corridor de transport en commun et les incidences environnementales se rattachant à cette utilisation proposée feront l'objet d'une autre étude.	Retenue. Élément de la « solution d'ensemble ».	
Réglementation de l'utilisation du sol	Composante essentielle d'un plan d'ensemble des transports, sans être une solution intégrale pouvant à elle seule répondre à l'accroissement prévu de la demande en matière de transport interprovincial. Des mesures comme la densification de l'utilisation du sol aux environs du centre-ville, qui appuient les énoncés de politiques municipales et provinciales, pourraient reporter le besoin d'améliorer l'infrastructure de transports. Toutefois, elles n'excluent pas le besoin de planifier l'ajout de capacité à l'infrastructure existante ni d'ajouter un nouvel itinéraire de camionnage à l'extérieur du noyau urbain.	Retenue. Élément de la « solution d'ensemble ».	
Gestion de l'offre des systèmes de transport (GOT)	Composante essentielle d'un plan d'ensemble des transports, sans être une solution intégrale pouvant à elle seule répondre à l'accroissement prévu de la demande en matière de transport interprovincial. Il est recommandé d'examiner les moyens d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport, incluant l'aménagement de voies à contresens et de voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM) dans le cadre de la Phase 2 de cette étude sur les liaisons existantes et nouvelles.	Retenue. Élément de la « solution d'ensemble ».	
Transport des marchandises par voie ferroviaire	Un examen de la faisabilité d'utiliser le pont Prince-de-Galles pour le transport ferroviaire des marchandises a été complété suite à la première ronde de consultation publique. Cette analyse a permis de conclure que l'utilisation de ce pont pour le transport ferroviaire des marchandises aurait une incidence négligeable sur le volume de camions franchissant la ligne écran de la rivière des Outaouais et ce, pour les motifs suivants : • La faible proportion des déplacements dans la catégorie long courrier, et les difficultés éprouvées par les entreprises ferroviaires à obtenir une plus large part du transport des marchandises dans la région Ottawa-Gatineau; • La capacité résiduelle limitée des corridors ferroviaires existants; • Le besoin de consentir d'importants investissements destinés au transport ferroviaire des marchandises dans les deux municipalités concernées; • Les plus longs délais de livraison occasionnés par les limites de vitesse sur certains tronçons ferroviaires; • La segmentation du marché ferroviaire nord-américain entre nombreux opérateurs des secteurs privé et public; • La préférence à l'égard de la livraison « juste-à-temps » associée au transport par camion, de même que les contraintes d'emballage et d'expédition associées au transport ferroviaire.	Non Retenue. Ne fait pas partie de la « solution d'ensemble ».	

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



Solution de rechange recommandée « à retenir pour examen approfondi »

4.0 RECOMMANDATIONS ET CONCLUSIONS

Il est recommandé qu'un certain nombre d'options figurent dans un « panier » de solutions. Nous traitons des diverses stratégies de rechange ci-dessous :

Option 1 – Option de non intervention (Non retenue). Cette option ne règle pas les problèmes de transport actuels ou prévus. Tel que décrits à l'**Annexe C**, l'analyse des transports a conclu que, même si les objectifs de transport en commun sont atteints, de nouvelles infrastructures demeurent requises pour combler un manque de 5 à 6 voies. Cependant, l'option de « non intervention » est conservée et constitue la base de comparaison des solutions de rechange.

Option 2 – Gestion de la demande en transport (GDT) (Retenue). Il est recommandé de retenir cette solution dans le cadre de la solution globale. La GDT est inhérente au modèle de transport, dans les politiques des plans officiels des villes. À ce titre, les projections de circulation utilisées dans les analyses incluront des clauses pour la GDT. Sur un plan fonctionnel, les municipalités d'Ottawa et de Gatineau, le MTO, le MTQ et la CCN favorisent tous des programmes de GDT pour atteindre leurs buts en matière de transport.

Option 3 – Amélioration du transport en commun (Retenue)

Les analyses de la circulation ont conclu que, même si on atteint les objectifs de répartition modale du plan officiel de transport en commun, il y aura quand même un besoin d'une capacité interprovinciale accrue (voir l'**Annexe C**). La CCN et les municipalités d'Ottawa et de Gatineau doivent

examiner de nouvelles options de transport en commun dans le centre-ville, dans le cadre d'une autre étude d'évaluation environnementale, donc, dans une autre entreprise.

En ce qui concerne l'utilisation éventuelle du pont Prince-de-Galles (PPG) pour le transport en commun, des études précédentes, mentionnées à l'**Annexe A**, ont établi que le pont Prince-de-Galles pourrait se situer trop loin à l'ouest des corridors de transport en commun actuels et prévus. Toutefois, cette question fera l'objet d'une autre étude d'évaluation environnementale.

Le transport en commun constituera une part importante de la solution pour la capacité de la ligne d'écran interprovinciale, particulièrement en ce qui concerne le segment des déplacements des travailleurs qui se produisent vers le centre-ville aux heures de pointe. Cependant, cela ne compense pas les autres lacunes ou problèmes importants que la présente étude doit examiner, par exemple les déplacements des camions/marchandises et la croissance géographique de la RCN. Les améliorations au réseau de transport en commun sont considérées comme un élément majeur du panier des solutions de transport (et pourraient faire partie de tout nouveau corridor de traversée). Cependant, le transport en commun ne constitue pas une solution autonome dans le cadre de la présente entreprise et une structure réservée au transport en commun vers le centre-ville pourrait faire l'objet d'une évaluation environnementale d'une entreprise différente.

Option 4 - Gestion de l'offre des systèmes de transport (GOT) (Retenue) Semblable à la GDT, la GOT devrait être retenue. La

GOT mettra l'accent sur la maximisation de l'efficacité/des possibilités des 6 corridors existants (5 ponts pour véhicules automobiles et 1 pont ferroviaire, le pont Prince-de-Galles. Elle peut aussi s'appliquer à tout nouveau corridor. Ces types de modifications améliorent généralement la mobilité de tous les usagers et haussera la capacité de la ligne écran interprovinciale pour le déplacement des personnes et des marchandises.

Option 5 – Réglementation de l'utilisation du sol (Retenue) La réglementation de l'utilisation du sol favorise une plus grande efficacité et les politiques actuelles de planification en comportent une partie. Mais, les scénarios de croissance nulle ou faible ne sont pas réalistes à mettre en œuvre, si l'on considère la croissance antérieure de la RCN. Ces types de politiques dépassent la portée de la présente étude. En outre, bien que les scénarios de faible croissance puissent retarder les besoins futurs de nouvelles infrastructures, il reste prudent de planifier et de protéger l'espace pour de nouveaux corridors, si et lorsque le besoin se confirmera.

Par conséquent, il est recommandé de retenir des politiques qui font la promotion de la densification de l'utilisation du sol plus près du noyau urbain ou près des infrastructures de transport en commun; qui fassent aussi la promotion de déplacements au sein de la collectivité où habitent les gens ou protègent les futurs corridors en vue de traversées interprovinciales à plus long terme.

Option 6 – Tarification de l'utilisation des voies de circulation, la gestion du stationnement et la mise en place de systèmes de péage (Retenue). Il n'est pas recommandé de retenir la tarification de l'utilisation des

voies de circulation, la gestion du stationnement et la mise en place de systèmes de péage en tant que solutions autonomes aux déplacements interprovinciaux, mais elles pourraient constituer des éléments d'un panier de solutions. Des stratégies de péage sur les ponts actuels, comme mesures autonomes, n'éliminent pas les répercussions négatives actuelles des activités de camionnage sur les quartiers adjacents.

Option 7 - Déviation de la circulation des marchandises hors du secteur central (Retenue) Cette solution vise un des objectifs les plus fondamentaux du présent projet. Par conséquent, **nous recommandons de retenir** cette solution (qui détourne les marchandises et réduit l'impact de la circulation des camions sur les collectivités qu'ils traversent) et elle pourrait constituer un élément de toute nouvelle traversée.

Une option pour l'utilisation du mode ferroviaire sur le pont Prince-de-Galles a été analysée (Annexe A). Dans les meilleures conditions, pendant l'heure de pointe du matin, seules les marchandises transportées par 51 camions (sur les 12 997 déplacements régionaux de camions dans la région et sur les 1368 camions qui se déplacent entre le Québec et l'Ontario et aussi sur les 509 camions qui se déplacent sur les ponts Macdonald-Cartier et des Chaudières) pourraient éventuellement passer au mode ferroviaire. Par conséquent, bien qu'il existe une possibilité de passer en mode ferroviaire que pour les marchandises transportées par seulement 51 camions (peut-être 90 en 2031), cette option ne peut, en elle-même, résoudre le problème du camionnage dans le secteur central de la Région de la capitale nationale.

Option 8 - Élargissement des corridors interprovinciaux (Non retenue). Si l'on se base sur les limites du réseau routier actuel à chacune des traversées existantes, il n'y a pas de capacité suffisante pour accueillir les volumes additionnels de circulation. Par conséquent, il est **recommandé que l'élargissement des corridors de traversée actuels ne soit pas retenu.** Ces corridors de traversée doivent être axés sur des améliorations opérationnelles, telles qu'incluses dans l'**Option 4.**

Des améliorations demeurent possibles au pont Prince-de-Galles pour qu'il puisse servir au transport en commun ou à la circulation des marchandises comme modes de transport optionnels aux **Options 3 et 7** respectivement.

Option 9 - Amélioration des réseaux interprovinciaux (nouvelles installations) (Retenue). Selon l'évaluation des besoins, une recommandation préliminaire consiste à **retenir l'ajout de corridors de liaison interprovinciale.**

Les résultats de l'évaluation finale démontrent que « **plus d'une solution de rechange en matière de planification doit être retenue pour étude plus poussée.** Entre autres « **solutions de rechange** » raisonnables pour remédier au manque de capacité, mentionnons la GDT, la GOT, la réglementation de l'utilisation du sol, la hausse de l'achalandage du transport en commun, la déviation de la circulation des marchandises du secteur Central et de nouvelles liaisons interprovinciales pour constituer un **panier de solutions pour le projet.** La solution de « non intervention » ne sera retenue que comme option de rechange de référence

aux fins de comparaison avec les autres solutions proposées.

Nous recommandons ces solutions comme stratégies de transport favorites pour répondre aux besoins de déplacements interprovinciaux dans le cadre d'un projet de 20 ans et d'un plan stratégique de 50 ans. La recommandation d'une nouvelle liaison (nouvelle infrastructure) en tant que solution de planification favorite (ou « solution de rechange » à l'Entreprise) décrite comme étant l'Entreprise est formulée et présentée au public lors de la troisième ronde de consultation publique.

L'« Entreprise » favorite pourrait être modifiée en fonction des réactions du public dans le cadre de la troisième ronde de consultation et des analyses techniques de l'étape 2 de l'étude. Les « Méthodes de rechange » (solutions de design de rechange) pour réaliser l'« Entreprise » feront l'objet d'une évaluation et seront présentées au public lors de la quatrième ronde de consultation publique (SCP) (automne 2008).

ANNEXES

Annexe A

Utilisation éventuelle du pont Prince-de-Galles

Introduction

Lors d'une réunion du Groupe de consultation publique, il a été suggéré (puis ajouté au cadre de référence de l'étude) d'examiner l'utilisation potentielle du pont Prince-de-Galles (PPG) pour le transport en commun et pour le transport de marchandises, d'un côté à l'autre de la rivière des Outaouais.

1- Possibilité d'utiliser le PPG pour le transport des marchandises

Renseignements de base

Peu de documents traitent des possibilités de transfert de mode de transport, du camion au train. Comme la plus grande partie du camionnage et du transport par train est de nature privée, les données existantes sont tenues confidentielles pour des raisons de concurrence. Les activités de camionnage présentent une structure distribuée, par opposition à une structure de transport de marchandises et de chaînes d'approvisionnement intégrées. Cela rend un changement de mode plus difficile encore.

La Direction du transport des marchandises de l'Association québécoise du transport et des routes (voir la référence 1) a mené une analyse de l'industrie du camionnage portant sur les opérations intermodales et les possibilités de changement de mode. Cette étude a examiné les conditions canadiennes actuelles.

Tandis que l'ensemble des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis a augmenté de 130 % entre les années 1990 et 2000, le volume de marchandises expédié par camions entre ces deux marchés a augmenté de 150 %. Cet accroissement récent de la part du camionnage dans le transport des marchandises est évidemment de toute première importance eu égard aux émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules routiers. Par surcroît, on prévoit une hausse de 60 % entre 1996 et 2026.

Certaines réglementations actuelles et certaines conditions du marché vont à l'encontre de la hausse prévue. Les raisons mentionnées sont notamment la pénurie de camionneurs (en particulier pour les itinéraires de grande distance), les périodes de conduite réglementaires plus courtes, les mesures de sécurité et les retards aux frontières. Comme le chemin de fer ne semble pas être une grande menace à l'industrie du camionnage, il pourrait être considéré comme une solution pour combler ce déficit de capacité, dans certains segments du marché.

L'industrie considère habituellement une distance de 800 km comme le seuil pour envisager un changement de mode, du camion au train. En deçà de cette distance, le transport ferroviaire n'offre présentement aucun avantage concurrentiel par rapport au transport routier. Les principales caractéristiques de la demande canadienne en transport de marchandises (voir la référence 2), relativement à ce seuil, sont les suivantes :

- Part du camionnage : 10 % de tous les déplacements examinés portant sur une distance supérieure à 800 km.
- Cette part du camionnage de 10 % représente 42 % de toute la distance parcourue par camions.
- Cette même part du camionnage de 10 % représente 50 % de tout le tonnage transporté par camions.

Ces caractéristiques révèlent les incidences importantes du camionnage à grande distance sur les émissions de GES.

D'un point de vue canadien, la plupart de ces déplacements à grande distance par camions se concentrent le long de l'autoroute 20 au Québec et de l'autoroute 401 en Ontario. Ces autoroutes relient les principales portes d'entrée aux États-Unis aux deux grandes régions urbaines du Canada : celles de Toronto et de Montréal. Ainsi, la région d'Ottawa-Gatineau ne peut être considérée que comme un point d'opération satellite par rapport à ce principal corridor national de camionnage.

Conditions et potentiels - région d'Ottawa-Gatineau

Le tableau qui suit présente les résultats de l'enquête du MTO sur le camionnage réalisée au cours de l'été 2007 dans le centre-ville d'Ottawa, pendant la période de pointe :

Déplacements de véhicules commerciaux (heure de pointe du matin dans la RCN) utilisant les ponts MacDonald-Cartier et des Chaudières

Origines	Destinations				Total
	Ottawa	Gatineau et MRC ¹	Ext. de l'Ontario	Ext. du Québec	
Ottawa	0	103	0	18	121
Gatineau et MRC ¹	220	0	15	0	235
Ext. de l'Ontario	0	1	0	12	13
Ext. du Québec	67	0	73	0	140
Total	287	104	88	30	509

¹ MRC : Municipalités régionales de comté

Les estimations actuelles démontrent que près de 10 % des déplacements par camions dans le corridor Québec-Ontario sont effectués sur des distances supérieures au seuil des 800 km. Par conséquent, 51 des 509 camions recensés pendant la période de pointe présentent un potentiel de changement de mode vers le train pendant l'heure de pointe du matin. Donc, même si tous ces déplacements à grande distance étaient effectués par trains plutôt que par camions, cela ne représenterait qu'un très petit nombre de camions retirés des ponts où les poids lourds peuvent présentement circuler. Compte tenu de l'accroissement prévu de 60 % entre 1996 et 2026, ce nombre de camions se situerait entre 75 et 90 en 2031.

Les chiffres ci-dessus soulignent l'importance des activités de camionnage local entre les deux côtés de la rivière par rapport à l'ensemble de la circulation interprovinciale de poids lourds. Ils montrent aussi le faible débit de circulation de poids lourds associé aux déplacements à grande distance et corroborent ainsi les difficultés évoquées par les exploitants ferroviaires pour attirer une plus grande part des expéditions dans la région d'Ottawa-Gatineau.

Parmi les autres entraves au changement de mode liées aux conditions du marché, notons :

- La capacité résiduelle des corridors ferroviaires nationaux reste limitée.
N.B. : L'essentiel de l'activité se concentre présentement dans le corridor Halifax-Montréal-Brampton(Toronto)-Détroit.
- Un transfert vers le transport ferroviaire nécessiterait un investissement important dans l'infrastructure de transport ferroviaire de fret dans les deux villes (voir les cartes dans la référence 3).

- Les limites de vitesse imposées sur certains tronçons de voie ferrée ont pour effet d'allonger les temps de déplacements.
- Le marché ferroviaire est divisé entre de nombreux exploitants nord-américains, publics et privés.
- Les exigences de livraison juste à temps et les contraintes particulières de manutention et d'emballage de différentes marchandises ne favorisent pas le changement de mode en faveur du train.

En conclusion, malgré les possibilités de transférer vers le train les marchandises que transportent les 51 camions (et éventuellement les 90 camions en 2031), cette solution ne peut pas, par elle-même, résoudre le problème du camionnage dans le secteur central de la RCN. Un transfert vers le train doit être considéré à l'échelle régionale, dans le contexte d'une étude plus large sur le transport des marchandises. Il ne peut toutefois répondre convenablement au problème visé par la présente étude.

2- Possibilité d'utiliser le PPG pour le transport en commun

Documentation de base

Cette section présente un résumé des études les plus récentes sur les possibilités d'utiliser le PPG pour le transport en commun interprovincial.

La Société de transport de l'Outaouais (STO) a maintes fois proposé un projet de transport en commun franchissant la ligne-écran de la rivière des Outaouais (dans le centre-ville) parce que la demande en transport en commun franchissant cette ligne-écran provient surtout de Gatineau et que ce sont principalement les autobus de la STO qui répondent à cette demande. Un résumé des hypothèses de base et des recommandations de ces études est présenté ci-dessous.

Première étude du transport en commun interprovincial

Une étude de 1996 (voir la référence 4) faisait état de la faisabilité d'améliorer des emprises à l'usage exclusif du système de transport en commun interprovincial. Menée par la STO, cette étude était réalisée avec la participation de la CCN, du MTQ, du MTO, de la CUO (maintenant la Ville de Gatineau), de la MROC (maintenant la Ville d'Ottawa) et d'OC Transpo (qui fonctionne maintenant au sein de la Ville d'Ottawa). L'étude visait plus spécifiquement à évaluer les possibilités d'amélioration du transport en commun susceptibles d'éliminer ou de retarder le besoin de construire une autre liaison interprovinciale. Les corridors étudiés couvraient un secteur allant de l'aéroport de Gatineau à l'aéroport d'Ottawa. À l'intérieur de la zone d'étude, le PPG s'annonçait comme un candidat de choix. Cette étude a fait état des conclusions suivantes :

- Corridor ferroviaire :
 - o Le corridor des Chemins de Fer Québec-Gatineau présente des caractéristiques qui conviennent à la mise en œuvre d'une solution ferroviaire, et ce, sans nuire aux besoins du transport des marchandises.
 - o L'analyse montre que la faiblesse de la demande dans le corridor entre les deux aéroports fait en sorte que des prolongements vers la périphérie ne sont pas viables.
 - o La demande est largement concentrée dans les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa, que ce soit en tant que destinations (le matin) ou en tant qu'origines (le soir).

- o Le corridor du PPG est situé trop à l'ouest par rapport aux corridors à forte demande. L'attrait d'une liaison ferroviaire dans ce corridor pour répondre à la demande de transport en commun vers des destinations situées dans le centre-ville est donc limité, comparativement à d'autres corridors situés plus près du centre.
- Technologies :
 - o L'autobus, tel le service Transitway à Ottawa, a été identifié comme étant la technologie la plus efficace.
 - o Une voie réservée aux autobus représente la meilleure solution pour répondre à la demande prévue et appuie l'objectif visé quant à la part modale du transport en commun dans les déplacements interprovinciaux (alors de 30 %).
- Mise en œuvre du projet :
 - o La partie québécoise du corridor est plus efficace en raison d'une demande plus grande et de coûts de mise en œuvre plus bas.
 - o La section entre les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa est la plus prometteuse.
 - o À court terme, l'itinéraire le plus court entre les centres-villes est préféré au corridor ferroviaire du PPG, situé à l'ouest.

Étude de suivi du transport en commun interprovincial

Une étude de 2000-2001 (voir la référence 5) a revu plus en détail les conclusions précédentes et la solution proposée. Elle a examiné de plus près le secteur central (les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa), la demande ainsi que les réseaux de transport en commun et leurs exigences opérationnelles complexes. Pour réduire au minimum les correspondances, le fonctionnement suivant était proposé :

- Un service au centre-ville axé sur une boucle interprovinciale fonctionnant toute la journée.
- Un service aux heures de pointe qui fait converger vers cette boucle tous les autobus reliant les secteurs périphériques de Gatineau et d'Ottawa.

Le transport en commun dans les corridors des liaisons interprovinciales existantes et la création d'un nouveau corridor devaient être étudiés. Les principales constatations et conclusions de cette étude sur les corridors sont les suivantes :

- Une évaluation comparative des corridors montre que le corridor du pont des Chaudières est préférable au PPG.
- Le corridor du PPG n'est pas aussi efficace que les autres parce qu'il ne permet pas de desservir convenablement le secteur des Plaines LeBreton, où d'importants aménagements sont prévus.
- Bien que le corridor du PPG puisse être relié au réseau Transitway et permette de desservir le secteur des Plaines LeBreton, son emplacement à l'ouest le rend moins efficace que le corridor du pont des Chaudières, en particulier pour les destinations situées dans le centre-ville de Gatineau.
- Bien que tous les corridors puissent relier le corridor de transport en commun rapide de Gatineau au centre-ville d'Ottawa, le corridor du pont des Chaudières présente un bien meilleur potentiel que le corridor du PPG.
- L'unique voie du corridor du PPG représente une contrainte potentielle à la régularité du service de transport en commun et pose un risque de conflit entre les services, si ce corridor doit demeurer accessible au transport ferroviaire de fret. Le corridor du pont des Chaudières ne présente pas de telles contraintes.

- Pour ce qui est de former une boucle avec le pont des Chaudières, le pont Alexandra semble être la meilleure solution pour franchir la rivière des Outaouais.

En conclusion, peu importe le choix des corridors et des technologies, ces solutions de transport en commun permettraient d'atteindre la cible de 35 % quant à la part modale du transport en commun dans les déplacements franchissant la ligne-écran de la rivière des Outaouais. Toutefois, même si cet objectif agressif de part modale est atteint, l'accroissement de la fréquentation du transport en commun ne parviendra pas à répondre à la demande en déplacements et à solutionner les problèmes de congestion croissante sur les ponts franchissant la rivière des Outaouais.

3- Conclusion

Bien que les initiatives favorisant le transport en commun et le transport ferroviaire puissent aider le transport interprovincial, elles ne peuvent, à elles seules, constituer des solutions au problème de l'étude. De plus, toute étude sur les possibilités de transfert du transport des personnes et du transport des marchandises vers le transport en commun et vers le transport ferroviaire devrait être réalisée à une échelle régionale, dans le cadre d'une étude plus large.

Références

- (1) ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DES ROUTES. DIRECTION DU TRANSPORT DES MARCHANDISES. « L'intermodalité route-rail : une solution d'affaires et de développement durable possible », *Routes & Transports*, automne 2005, p. 22-30.
- (2) CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ. 1999 *Roadside Study*, section « Publications » du site Web à l'adresse <<http://www.ccmta.ca/english>>.
- (3) HALL, Chris. *Railway Maps of the Ottawa Area*, page du site Web à l'adresse <<http://www.railways.incanada.net/circle/ottawamaps.htm>>.
- (4) *Étude de faisabilité d'un système de transport en commun régional et interprovincial en site propre*, réalisée en 1996 pour le compte de la STO.
- (5) *Étude de faisabilité d'un système de transport rapide régional et interprovincial*, réalisée en 2000 et 2001 pour le compte de la STO.

Annexe B

Analyse préliminaire de la solution de
rechange du pont Macdonald-Cartier au
tunnel Vanier

Mémoire technique



15, chemin Fitzgerald, bureau 100
Ottawa, ON K2H 9G1
Téléphone : 613 829-2800
Télécopieur : 613 829-8299
www.genivar.com

À :	Steve Taylor, Ing., M. Ing.
De :	Chris Gordon, Ing
C.C. :	
Date :	27 août 2008
Projet de NCE :	Évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale
N° de projet de NCE :	2006-029
N° de projet du client :	
Objet :	Examen préalable de la solution comportant un tunnel entre le pont Macdonald-Cartier et la promenade Vanier

Le cadre de référence de l'Évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale recommande de limiter les améliorations physiques aux cinq ponts routiers aux initiatives axées sur la gestion de l'offre et d'éviter d'augmenter le nombre de voies de circulation sur les ponts et les approches. Toutefois, lors de la première ronde de consultation publique, des membres du public ont demandé que soit étudiée la possibilité de prolonger en direction sud l'approche sud du pont Macdonald-Cartier de manière à la relier par tunnel à la promenade Vanier, qui rejoint l'autoroute 417 au niveau de l'échangeur Vanier, ou par un tunnel sous la basse-ville et le marché By pour se raccorder à la rue Nicholas, qui rejoint l'autoroute 417 au niveau de l'échangeur Nicholas.

Ce mémoire technique a pour objet de faire état de la faisabilité de ces raccordements et de leur contribution possible à la résolution des enjeux fondamentaux que l'on cherche à résoudre dans le cadre de l'Évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales. Il est à noter que le tunnel proposé a été étudié en détail dans le cadre de deux études techniques antérieures, soit l'Évaluation environnementale du renouveau de l'avenue King-Edward et le rapport des audiences de la CAMO qui recommandait le retrait du lien de la promenade Vanier du Plan officiel de la Ville d'Ottawa. Les résultats de ces études sont résumés ci-après.

Évaluation environnementale du renouveau de l'avenue King-Edward

La Ville d'Ottawa a produit le rapport de l'Étude d'aménagement et d'évaluation environnementale du renouveau de l'avenue King-Edward en septembre 2002. Dans le cadre de cette étude, on a analysé la possibilité d'aménager différentes options de tunnels reliant l'extrémité sud du pont Macdonald-Cartier à l'autoroute 417 afin d'offrir la capacité de transport requise dans ce corridor. Au total, six tracés possibles ont été soumis à un examen détaillé :

1. Du pont Macdonald-Cartier à l'avenue Mann, sous l'avenue King-Edward;
2. Du pont Macdonald-Cartier à la rue Waller, sous l'avenue King-Edward et la rue Waller;
3. Du pont Macdonald-Cartier à la rue Waller, sous la rue Dalhousie;
4. De la rue St. Patrick à la rue Waller, sous l'avenue King-Edward;

5. Du pont Macdonald-Cartier à la promenade Vanier, sous la rivière Rideau;
6. Du pont Macdonald-Cartier à la rue St. Patrick/ rue Beausoleil, sous le parc.

La **Figure 1**, tirée du rapport de l'étude de Delcan, illustre ces options.

Les options 2, 3 et 5 s'apparentent le plus à ce qui a été proposé par les membres du public. Les conclusions de l'Étude d'aménagement et d'évaluation environnementale du renouveau de l'avenue King-Edward se résument ainsi :

Les options 2 et 3

- Ces options créeraient un lien direct entre le pont Macdonald-Cartier et la rue Nicholas (et l'échangeur Nicholas).
- Le point d'entrée du tunnel se situerait juste au nord de l'intersection Laurier-Nicholas ou King Edward-Mann; toutefois, ni l'une, ni l'autre de ces intersections ne serait en mesure d'accueillir la circulation liée au pont et la circulation locale, tout en offrant un niveau de service acceptable.
- Les points d'entrée du tunnel perturberaient de façon importante la circulation sur les rues environnantes, et il en résulterait vraisemblablement la saturation du réseau routier local.
- Le pont Macdonald-Cartier ne peut accueillir que trois voies de circulation en direction nord; par conséquent, les options incluant un tunnel donneraient lieu à un problème de conception routière impossible à résoudre, car elles comporteraient quatre voies d'approche au pont.
- La mobilité des piétons et des cyclistes circulant en direction est-ouest et traversant les rues Nicholas et Mann serait grandement affectée.
- L'impact visuel des points d'entrée du tunnel aux portes d'entrée de la capitale serait significatif et serait jugé inacceptable par plusieurs.
- Le coût de construction, s'élevant entre 110 et 250 millions de dollars, serait prohibitif.
- Il est recommandé de ne pas retenir ces options.

L'option 5

- En présumant le maintien de la demande et des débits actuels, cette option aurait pour effet d'améliorer le niveau de service et de réduire les temps d'attente sur l'avenue King-Edward.
- Il faudrait apporter d'importantes modifications à l'intersection promenade Vanier/St. Patrick/Beechwood, ainsi que la fermeture de l'accès à l'avenue Crichton. La circulation locale serait dispersée sur les rues locales, ce qui ajouterait à la congestion existante des intersections le long de la rue Beechwood.
- L'échangeur pont Macdonald-Cartier Bridge/King-Edward/Sussex devrait inclure quatre voies en direction ouest (pour absorber deux voies provenant de l'avenue King-Edward, une voie provenant de la promenade Sussex deux autres voies provenant du tunnel). Cela occasionnerait un étranglement à l'entrée du pont, car le pont ne peut accueillir que trois voies.
- La sortie sud du tunnel aurait une incidence visuelle marquée sur le milieu environnant et exigerait le déplacement d'une partie du parc.
- La promenade Vanier est présentement interdite aux camions.
- Le coût estimé pour ce tunnel (sans compter le coût des modifications requises au pont) serait de l'ordre de 140 millions de dollars.
- Il est recommandé de ne pas retenir cette option.

Des membres du public ont proposé une variante des options 2 et 3 (Figure 2). Dans la version originale de cette option, le point d'accès se situait juste au sud du viaduc de la promenade Sussex. Cette option comportait des lacunes semblables aux options 2 et 3. De plus, des boucles d'échangeur seraient requises pour permettre l'accès (entrée-sortie) à l'avenue King Edward. Ces boucles auraient à être aménagées sur les lieux de l'ambassade d'Arabie Saoudite, nouvellement construite. En raison de ceci, il est recommandé de ne pas retenir cette option.

Audiences de la CAMO au sujet de la promenade Vanier

La possibilité d'un lien entre le pont Macdonald Cartier et la promenade Vanier a été étudiée par la CAMO en 1999. Plus précisément, la CAMO devait déterminer s'il était opportun de retrancher ce lien proposé du Plan officiel de la Ville d'Ottawa. Les experts-conseils qui ont été appelés à témoigner devant la Commission ont précisé que l'aménagement d'un tel raccordement par tunnel (ou au niveau du sol) permettrait d'utiliser la capacité inutilisée du pont Macdonald Cartier, sans toutefois pouvoir répondre à l'accroissement prévu de la demande au terme de l'horizon de planification (20 ans) du Plan officiel, même si les objectifs de part modale du transport en commun étaient atteints. Les audiences ont conclu qu'il sera nécessaire d'ajouter une nouvelle liaison car la capacité inutilisée du pont ne peut répondre à l'accroissement prévu de la demande des déplacements interprovinciaux.

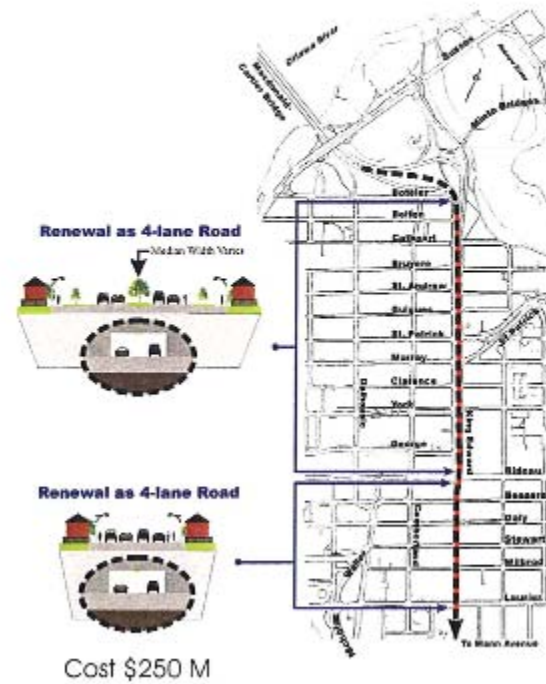
Conclusions

Roche-NCE souscrit aux conclusions de l'Étude d'aménagement et d'évaluation environnementale du renouveau de l'avenue King-Edward et des audiences de la CAMO sur la promenade Vanier. Bien qu'il soit intéressant d'envisager des options qui permettraient d'éviter l'aménagement d'une nouvelle liaison, ces options n'ajouteraient pas assez de capacité pour répondre à l'accroissement prévu de la demande du transport interprovincial au niveau de la ligne-écran de la rivière des Outaouais. Par conséquent, nous recommandons de ne pas retenir ces options.

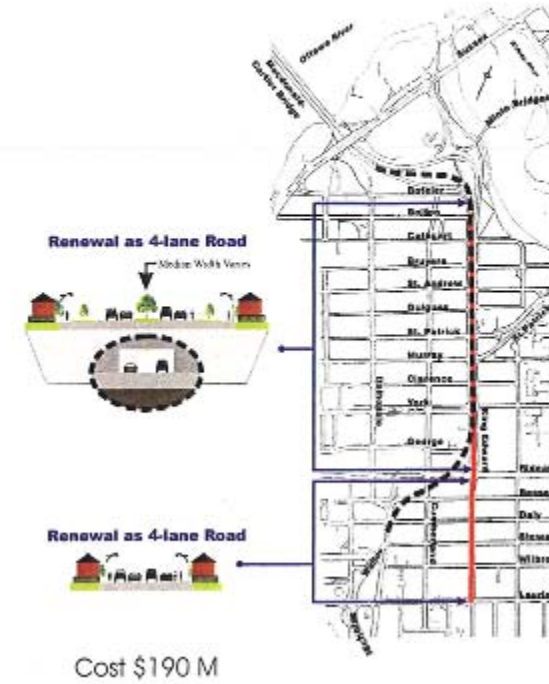
De plus, bien qu'une telle liaison centrale accessible aux camions offrirait la possibilité d'atténuer les incidences sur le cœur de la capitale (ce qui représente un des grands avantages d'un tunnel au centre-ville), cette solution continuerait de faire transiter tout le camionnage interprovincial par le centre-ville, au lieu de le répartir sur plusieurs liaisons. La possibilité d'offrir davantage de liaisons accessibles aux camions est davantage conforme aux objectifs économiques.

Figure 1
Options de tunnels

Tunnel Alternative #1: From Macdonald-Cartier Bridge to Mann Avenue Beneath King Edward Avenue



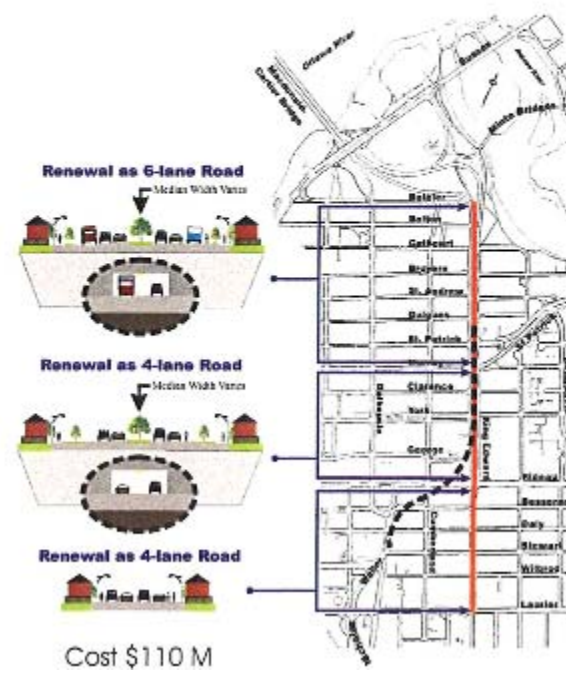
Tunnel Alternative #2: From Macdonald-Cartier Bridge to Waller Street Beneath King Edward Avenue and Waller Street



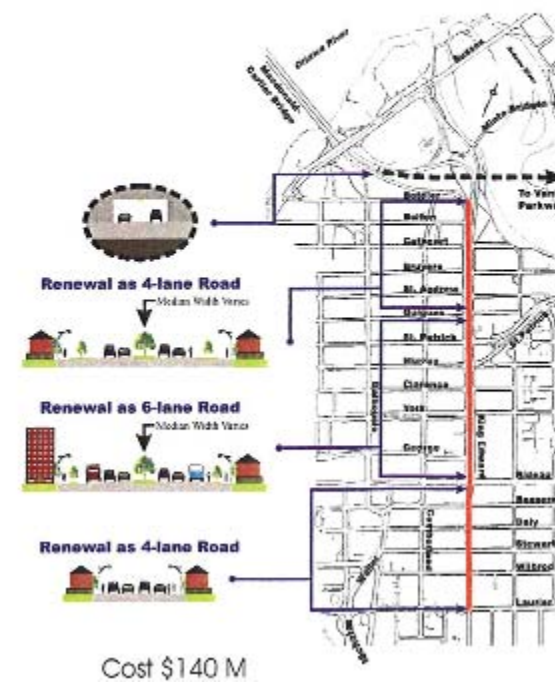
Tunnel Alternative #3: From Macdonald-Cartier Bridge to Waller Street Beneath Dalhousie Street



Tunnel Alternative #4: From St. Patrick to Waller Street Beneath King Edward Avenue



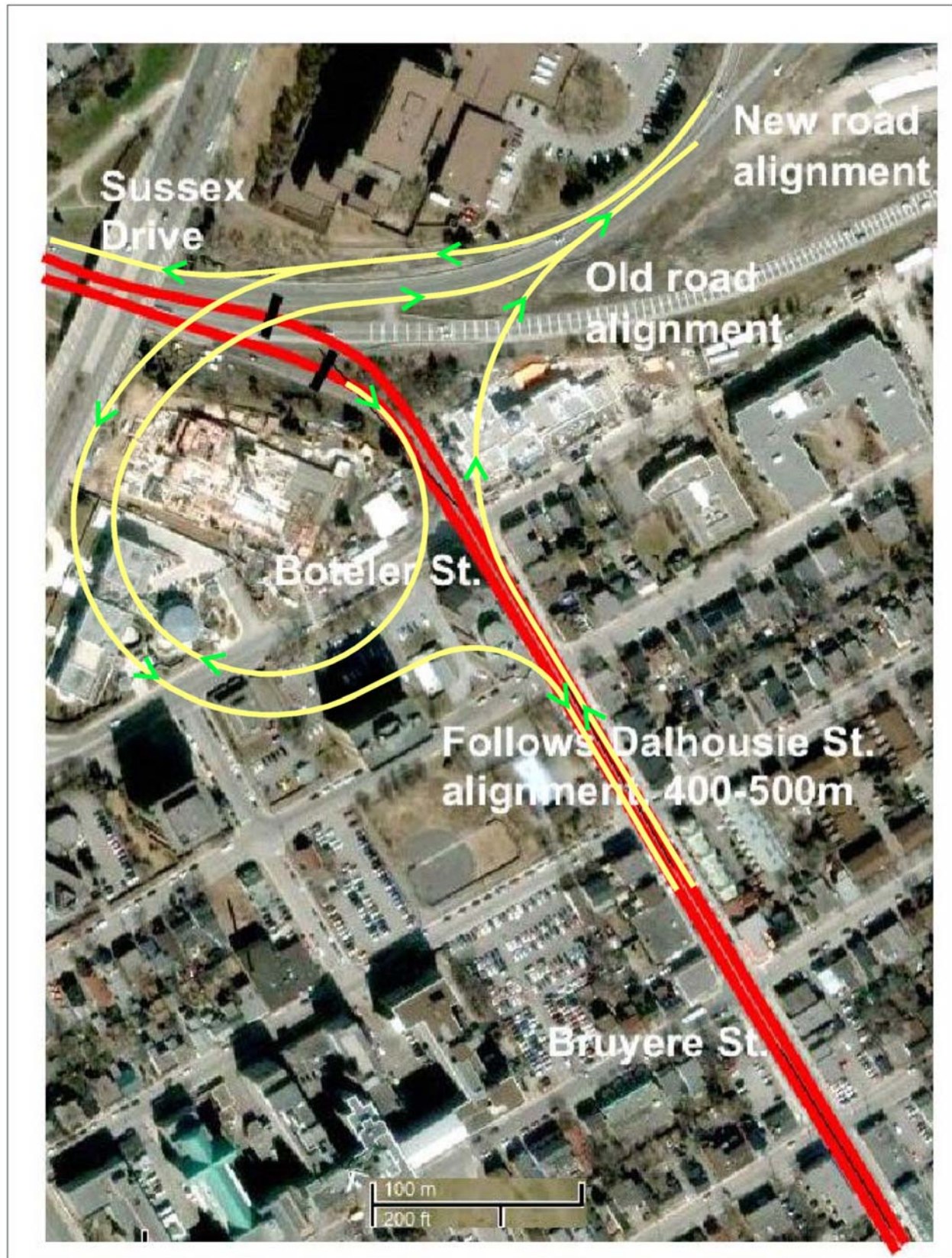
Tunnel Alternative #5: From Macdonald-Cartier Bridge to the Vanier Parkway Beneath the Rideau River



Tunnel Alternative #6: From Macdonald-Cartier Bridge to St. Patrick / Beausoleil Beneath the Park



Figure 2
Option de tunnel à la Promenade Sussex



Annexe C

Exigences actuelles et projetées de la circulation

15, chemin Fitzgerald, bureau 100, Ottawa ON K2H 9G1
Téléphone : 613-829-2800 ~ Télécopieur : 613-829-8299 ~ www.genivar.com

À :	Steve Taylor, Gestionnaire du projet	DATE :	17 décembre 2008
DE :	Henry Zygowski	NO DU PROJET :	2006-029
PROJET :	Étude d'ÉE, liaisons interprovinciales		
SUJET :	Besoins actuels et projetés de a circulation		

1. Objet de l'étude

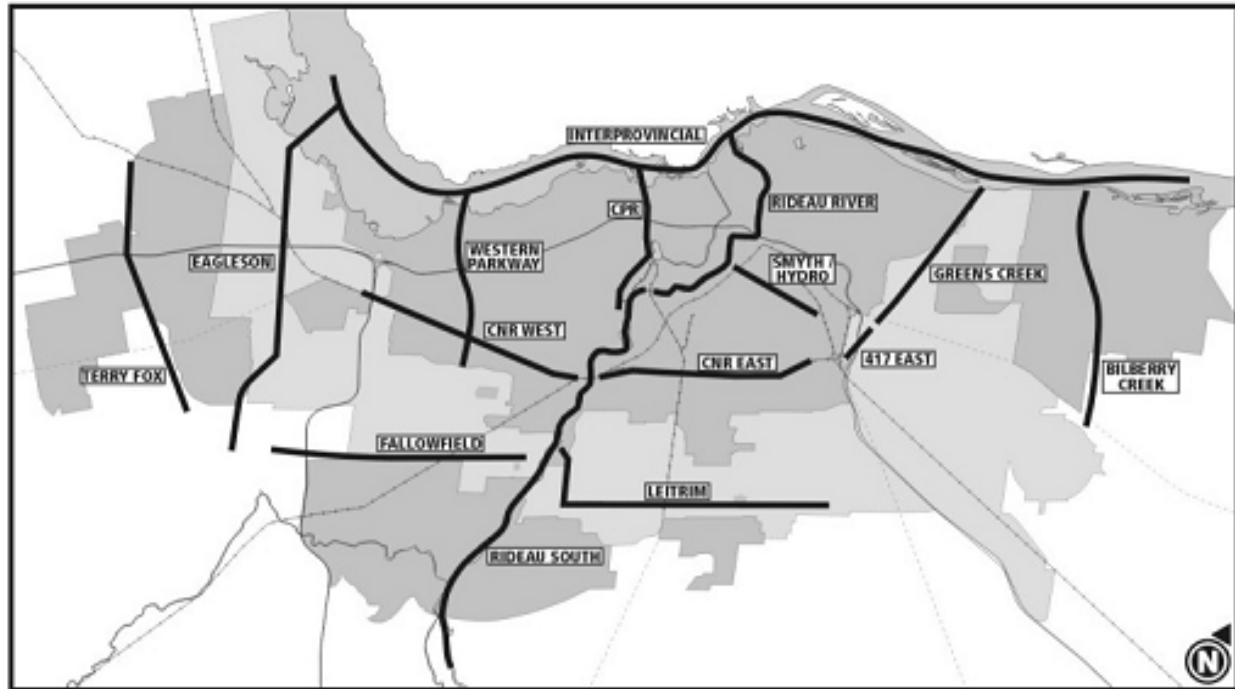
La présente note de service procède à l'examen des besoins actuels et prévus de déplacements interprovinciaux dans la Région de la capitale nationale (RCN). La présente note de service résume les études/examens de planification antérieurs et donne une mise à jour des analyses précédentes en tenant compte des données révisées de population et d'emploi et aussi les objectifs des plans officiels (PO) des municipalités d'Ottawa et de Gatineau, ainsi que de la Commission de la capitale nationale. Le présent document s'inscrit dans le cadre des processus de planification d'Études d'évaluation environnementale (ÉE) officielles (provinciales et fédérales).

La Ville d'Ottawa est chargée d'élaborer et de mettre en application les activités de modélisation du transport dans la RCN. La Ville utilise le modèle de transport EMME3, fondé sur les répartitions de population et d'emploi approuvées officiellement à Ottawa et Gatineau et utilise des données provenant d'enquêtes approfondies sur les habitudes de déplacements. Le modèle de transport EMME3 est un outil essentiel qui sert à aider à identifier les besoins à venir de transport public et de routes.

Le modèle EMME3 estime les besoins de circulation à diverses lignes écrans dans la RCN. Une ligne écran est une frontière imaginaire qui sert à déterminer l'ampleur des déplacements-personnes (soit les usagers des transports en commun, les piétons, les cyclistes et les automobilistes) à certains points géographiques importants. Les lignes écrans se situent normalement aux endroits où des obstacles aux déplacements sont présents, par exemple les rivières importantes ou les chemins de fer et où il y a généralement moins d'infrastructures de transport. En outre, cette approche facilite l'identification et la quantification des habitudes de déplacement.

Le présent examen repose sur une analyse des besoins de déplacements à la ligne écran interprovinciale dont le parcours est celui de la rivière des Outaouais, entre les limites est et ouest de Gatineau et d'Ottawa (voir la **Figure 1**).

Figure 1 – Lignes écrans dans la RCN



Source : Plan directeur des transports, 2004

(On the map, most names, being names of street, are not translated. Those that are : Rideau South = Rideau sud; CPR = CP; CN West = CN ouest; CN Est = CN est; 417 East = 417 est; Rideau River = Rivière Rideau; Western Parkway = Promenade de l'Ouest).

La présente note de service fait un examen vaste, à l'échelle de la région, des caractéristiques des déplacements interprovinciaux, surtout dans le but d'établir si (et quand) des capacités de traversées seront nécessaires. Un examen détaillé des répercussions exactes de chaque corridor de liaison possible est également effectué à une étape subséquente du processus de planification.

2. Contexte

Les déplacements de personnes et de marchandises à travers la rivière des Outaouais sont possibles sur cinq ponts véhiculaires et deux traversiers. Les ponts actuels sont tous situés au centre, le pont Champlain étant le plus à l'ouest et le pont Macdonald-Cartier le plus à l'est. Des cinq ponts actuels, seuls le pont des Chaudières et le pont Macdonald-Cartier sont des voies de camionnage désignées. De plus, deux traversiers se trouvent dans la RCN élargie, dont :

- Le traversier Cumberland/Masson (environ 22 km à l'est du pont Macdonald-Cartier);
- Le traversier Fitzroy/Quyon (environ 32 km à l'ouest du pont Champlain).

Les deux traversiers sont des exploitations privées, avec péages. Le traversier Cumberland-Masson est opérationnel toute l'année et celui de Quyon est saisonnier. Les deux services de traversiers ont une capacité limitée quant au nombre et à la taille des véhicules qu'ils peuvent accueillir sur leurs bateaux.

3. Études précédentes

Plusieurs études précédentes ont analysé les déplacements interprovinciaux dans la RCN. L'**Étude des ponts interprovinciaux dans la Région de la capitale nationale du Comité administratif conjoint de la planification et des transports (CACPET) de 1994** et le **Plan conceptuel de transport interprovincial de 1999**, réalisé conjointement par la Commission de la capitale nationale, l'ancienne *Communauté urbaine de l'Outaouais* et l'ancienne *Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton* (MROC), ont conclu qu'une capacité de traversée supplémentaire sera nécessaire (dans les secteurs est et ouest de la RCN) pour tenir compte de la croissance prévue.

Le Plan interprovincial de 1999 a aussi examiné la croissance de la RCN au cours du dernier siècle et documenté une tendance qui inclut la croissance des banlieues des deux villes. La croissance du secteur périphérique s'est traduite par des déplacements interprovinciaux moins efficaces parce que les cinq ponts sont situés au centre. Le plan à long terme recommandé comportait des corridors protégés dans les secteurs est et ouest de la RCN pour répondre aux besoins actuels et tenir compte de la croissance au-delà de l'horizon de 20 ans des deux Plans officiels.

L'étude de 1994 du CACPET et le Plan interprovincial conceptuel de 1999 ont clairement défini des lacunes dans les infrastructures du transport interprovincial (soit une capacité insuffisante de répondre à la demande actuelle et projetée). Ces études ont aussi démontré que la situation continuera à se détériorer à cause de la croissance continue de la population, de l'emploi et du tourisme, sauf si l'on fait des efforts concertés pour répondre au manque de capacité.

4. Contexte de planification

Les politiques des municipalités locales et de la CCN favorisent la planification et la protection de nouveaux corridors de transport à l'est et à l'ouest pour répondre aux besoins de croissance de la collectivité.

- Le **Plan officiel de la Ville d'Ottawa (PO)**, (Page 28, Section 40), stipule que la Ville oeuvrera de concert avec les gouvernements du Canada, du Québec et de l'Ontario et avec la Ville de Gatineau pour déterminer l'emplacement des deux nouvelles traversées de la rivière des Outaouais.
- La **Ville de Gatineau** protège actuellement deux traversées (corridors Deschênes et de l'île Kettle) dans son Plan directeur et le conseil municipal a récemment approuvé la planification de nouveaux corridors (lieux de traversées fréquentes) dans le cadre de la présente étude (motion de novembre 2005).
- Le **Livre blanc de la Commission de la capitale nationale (CCN) intitulé « Perspective sur les transports dans la région de la capitale du Canada »**, publié en juin 2005, établit le rôle de la CCN dans la planification et les améliorations de la RCN, entre autres dans le secteur des transports. Dans le cadre de sa politique « Des gens en mouvement », la stratégie de la CCN visant à améliorer l'intégration, la continuité, la capacité et l'accessibilité

interprovinciales consiste à réaliser des études conjointes (Référence, Page 5). De la même manière, pour améliorer les déplacements des marchandises et remédier aux effets actuels de la circulation des camions sur des collectivités établies, la CCN appuie la relocalisation des voies de circulation des camions lourds à l'extérieur du secteur centre, dans le contexte de nouvelles liaisons interprovinciales dans la RCN (référence, Page 6).

L'organisation actuelle des traversées oriente tous les déplacements de camions vers le centre-ville d'Ottawa. La Ville d'Ottawa et la CCN ont toutes deux exprimé le besoin d'éliminer ou de réduire cet état de fait.

5. Projections de population et d'emploi

Les niveaux de population dans la RCN sont passés d'environ 100 000 au tournant du dernier siècle à environ 1,1 million aujourd'hui (2007). Les projections indiquent que les populations d'Ottawa et de Gatineau afficheront une hausse respective de 30 p. 100 et de 32 p. 100, soit 1,5 million de personnes dans la RCN d'ici 2031. On prévoit que l'emploi connaîtra une croissance solide, avec 180 000 emplois créés d'ici 2031 à Ottawa et 61 000 de plus à Gatineau. Le **Tableau 1** illustre les caractéristiques actuelles (2007) et projetées (2031) de la population et de l'emploi dans la RCN.

Tableau 1 Projections de population et d'emploi						
	Population			Emploi		
	Ottawa	Gatineau	Total	Ottawa	Gatineau	Total
2007	870 700	279 200	1 149 900	521 700	102 600	624 300
2031	1 135 700	368 200	1 503 900	703 000	163 000	866 000
Pourcentage d'augmentation	30 %	32 %	31 %	35 %	59 %	39 %

Source : Ville d'Ottawa

Soulignons que les secteurs de croissance seront principalement les banlieues d'Ottawa (les centres urbains de l'est, de l'ouest et du sud) et de Gatineau (le secteur Aylmer).

6. Objectifs de transport

Les déplacements de personnes dans l'ensemble de la RCN représentent un des défis inhérents à la croissance et qu'il faut relever. Une planification à long terme, à Ottawa et Gatineau, a permis de définir les politiques, infrastructures, programmes et services de transport qui devront être mis en place au cours des deux prochaines décennies, afin de répondre aux besoins de mobilité des résidents. Les politiques des deux municipalités comportent des objectifs variés qui mettent l'accent sur la minimisation des coûts, des déplacements inutiles, de la dépendance à l'égard de l'automobile, la protection de l'habitabilité des quartiers, de la santé publique et de l'environnement et l'utilisation efficace de l'infrastructure et des services actuels.

Un des principaux objectifs stratégiques comporte une hausse des modes de déplacement autres que l'automobile (soit, le transport en commun, la marche et le vélo). De façon plus précise, le plan directeur des transports (PDT) de la Ville d'Ottawa prévoit une hausse de l'utilisation des transports en commun aux heures de pointe, de 17 pour cent du total des voyages personnes (2001) à environ 30 pour cent en 2021. À la ligne écran interprovinciale, le transport en commun

accueil actuellement environ 16 pour cent des déplacements à l'heure de pointe, alors que l'on prévoit que la part du transport en commun augmentera jusqu'à 36 pour cent en 2021.

La Ville d'Ottawa a aussi défini les buts suivants, en ce qui a trait aux augmentations des proportions de déplacements aux heures de pointe (dans toute la ville) des modes vélos et piétons d'ici 2021 :

- part modale des piétons – hausse de 9,6 pour cent en 2001 à 10 pour cent en 2021;
- part modale des cyclistes – hausse de 1,7 pour cent en 2001 à 3 pour cent en 2021.

Soulignons ici que la part modale désigne le nombre total de déplacements qui se produisent dans tous les modes de déplacements, motorisés ou non motorisés (soit, transports en commun, marche à pied, vélo, automobile) alors que la répartition modale s'applique au nombre de déplacements effectués à bord de véhicules motorisés (transports en commun ou automobile). En plus de ce qui précède, le PDT reconnaît aussi le besoin d'une gestion de la demande de transport (GDT) et de programmes de gestion des réseaux de transport (GRT). Ces programmes font, respectivement, la promotion des politiques et programmes qui réduisent la demande de déplacements (DD) et maximisent l'efficacité du réseau de transport. Ainsi, l'ajustement des dispositifs de contrôle de la circulation pour maximiser l'écoulement des véhicules serait considéré comme une mesure de GRT. De nombreux programmes et politiques à l'appui de ces objectifs ont été mis sur pied.

Ces valeurs de parts modales reflètent les heures de pointe des déplacements des banlieusards le matin et l'après-midi, alors que les volumes d'utilisateurs du réseau de transport sont généralement les plus élevés, particulièrement si on les compare aux niveaux d'utilisation actuels dans les grandes zones urbaines du Canada. Cet objectif ambitieux nécessite un ensemble complet de mesures de soutien pour rendre les transports en commun plus concurrentiels par rapport à l'utilisation de l'automobile et pour en faire le premier choix pour beaucoup de gens. Ces mesures sont essentielles pour prévenir un taux d'utilisation inférieur à celui souhaité, avec les hausses conséquentes de besoins routiers, de la congestion et de la pollution de l'air. Ils comportent des mesures pour : améliorer la forme du développement; réduire l'offre de stationnement public gratuit abondant aux destinations clés; mieux sensibiliser le public et obtenir son appui; rendre le choix financier plus équilibré entre les transports en commun et l'automobile; mieux intégrer les transports en commun aux autres modes et définir des priorités pour de nouvelles infrastructures qui amélioreront les avantages du service de transport en commun là où c'est possible.

Malgré ces hausses substantielles du rôle du transport en commun, de la marche à pied et du vélo, les volumes de la circulation d'automobiles connaîtront une hausse significative dans tous les corridors de déplacement majeurs pendant les heures de pointe des déplacements. À cet égard, les deux Plans officiels indiquent qu'il sera aussi nécessaire d'augmenter la capacité routière à certains endroits précis.

7. Méthode d'analyse

La section suivante présente une discussion des conditions d'offre et de demande à la ligne écran interprovinciale. L'analyse dans le présent rapport emploie le terme unité de véhicule particulier (uvp) pour parler des calculs d'offre et de demande d'automobiles. L'uvp constitue une unité de mesure commune qui reconnaît des différences inhérentes dans la composition du flux de la circulation. Ainsi, les véhicules lourds (p, ex, camions et autobus) ont des caractéristiques d'utilisation sensiblement différentes de celles des automobiles. Ces gros véhicules se déplacent

plus lentement, ont besoin de plus d'espace sur la route et sont, de par leur nature, moins mobiles.

Cette analyse considère généralement les heures de pointe de la circulation, les périodes où la circulation est la plus lourde et durant laquelle les enjeux liés à la capacité sont les plus évidents. Traditionnellement, la planification du transport dans la RCN a utilisé les heures de pointe de l'après-midi aux fins d'analyses. Cependant, les derniers essais EMME3 utilisent l'heure de pointe du matin. Les valeurs dérivées de cette période sont généralement plus robustes parce qu'il y a moins de types de déplacements sur les routes de la RCN (ils sont presque tous reliés au travail ou à l'école, alors que les heures de pointe de l'après-midi incluent des déplacements reliés au travail ou à l'école, mais aussi au magasinage, aux loisirs et à d'autres types de déplacements). Le présent examen utilise des analyses EMME3 des efforts de modélisation précédents (heure de pointe de l'après-midi) et actuels (heure de pointe du matin).

8. Caractéristiques des traversées actuelles

Le transport au-delà de la rivière des Outaouais est facilité par 5 traversées. Chacune de ces traversées possède une capacité définie qui reflète le volume de véhicules qui peuvent les utiliser de façon sécuritaire et efficace en une période de temps donnée. Toutes les traversées sont reliées à des artères importantes des deux côtés de la rivière des Outaouais, sauf en ce qui concerne l'extrémité nord de la traversée du pont MacDonald Cartier qui fait partie du réseau d'autoroutes provinciales du Québec. Le pont du Portage et le pont Champlain comportent aussi des voies réservées aux véhicules à haute densité d'occupation (VHDO). Le **Tableau 2** présente les caractéristiques des cinq traversées actuelles :

Tableau 2 Caractéristiques des traversées actuelles			
Nom de la traversée	Voies/direction		Capacité/direction (uvp)
	Générales	VHDO	
Pont Champlain ¹	1	1	2 350 v/h ²
Pont des Chaudières	2		1 575 v/h
Pont du Portage	2	1	2 715 v/h ²
Pont Interprovincial	1		1 000 v/h
Pont Macdonald Cartier	3		4 725 v/h
TOTAL	9	2	12 365 v/h

1. Voies réversibles pour VHDO

2. Suppose une utilisation complète de la capacité des voies pour VHDO

Les valeurs de capacité indiquées ci-dessus sont fonction des caractéristiques de la liaison de traversée (soit le nombre de voies, les vitesses permises, etc.) et des caractéristiques des infrastructures de transport en aval (soit présence d'intersections avec signalisation ou sans signalisation, nombre de voies en aval, etc.). Ces deux éléments régissent le volume de véhicules qui peut être accueilli. Toutefois, les intersections créent généralement les contraintes les plus importantes à la mobilité parce que les mouvements de la circulation sont très contrôlés au moyen du temps accordé à chaque approche.

Les valeurs de capacité indiquées au **Tableau 2** reflètent l'expérience locale. Elles sont fondées sur des conditions idéales de déplacement et climatiques. Les capacités peuvent être modifiées (c.-à-d., réduites) par divers facteurs, entre autres de la construction, des collisions, des véhicules en panne, du mauvais temps ou une foule d'autres raisons. Soulignons que les ponts exigent un entretien continu, ce qui augmente la probabilité qu'au moins un des cinq ponts sur la rivière des Outaouais fera l'objet d'activités de construction pendant la brève saison estivale. Les activités/besoins de construction se produisent généralement par intervalles de 3 à 4 années.

9. Caractéristiques actuelles (2007) de l'offre de la demande de déplacements

Une comparaison de la demande et de la capacité actuelles (2007) de chaque traversée existante se trouve au **Tableau 3**. Les valeurs de la demande sont fondées sur des comptages exécutés en mai 2007.

Tableau 3 Offre et demande actuelles (2007) aux heures de pointe du matin et de l'après-midi, direction de pointe			
Nom de la traversée	Demande (uvp)	Capacité (uvp)	Utilisation
Pont Champlain	2 350	2 350 v/h ¹	100 %
Pont des Chaudières	1 405	1 575 v/h	89 %
Pont du Portage	2 715	2 715 v/h ¹	100 %
Pont Interprovincial	1 256	1 000 v/h	126 %
Pont Macdonald Cartier	4 064	4 725 v/h	86 %
TOTAL	11 790	12 365 v/h	95 %

1. Suppose une occupation complète de la capacité de la voie VHDO

Dans la période analysée, 11 790 uvp (incluant autos et véhicules/camions commerciaux) ont traversé la ligne écran interprovinciale. Bien qu'il existe certains écarts d'utilisation selon les traversées, chaque emplacement fonctionne, dans l'ensemble, à environ 90 pour cent de sa capacité disponible (ou plus). Ensemble, les cinq ponts fonctionnent à 95 pour cent de leur capacité disponible. Soulignons que la Ville d'Ottawa se fonde sur un taux d'utilisation de 90 pour cent de la capacité comme seuil type d'améliorations à une infrastructure.

Le **Tableau 3** indique que les traversées sont essentiellement « à pleine capacité », ce qui dénote de très mauvaises durées de déplacements, de longs retards, une mauvaise capacité de manœuvre et des densités élevées de véhicules. Les traversées actuelles ne peuvent pas accueillir d'augmentations de la circulation pendant les heures de pointe critiques. Tous les véhicules qui se déplacent à travers la ligne écran interprovinciale, y compris les transports en commun, les camions (déplacement de marchandises) et les automobiles sont touchés par ce mauvais fonctionnement.

Une autre indication des conditions d'exploitation sur les ponts est la durée de « l'heure de pointe ». Depuis les dix dernières années, « l'heure de pointe » à Ottawa/Gatineau représentait généralement une période d'une heure, un jour de semaine typique. « L'heure de pointe » s'étend maintenant au-delà des heures traditionnelles alors que chaque traversée connaît une hausse substantielle de l'utilisation pendant d'autres heures de la journée, particulièrement pendant les périodes adjacentes aux heures de pointe. (Voir **Tableau 4**).

Tableau 4 Volumes de circulation à l'heure de pointe de l'après-midi, direction de pointe	
Intervalles de 15 minutes	Volume de circulation (Direction nord /toutes les traversées)
15 h 15 – 15 h 30	2597
15 h 30 – 15 h 45	2762
15 h 45 – 16 h 00	2782
16 h 00 – 16 h 15	2826
16 h 15 – 16 h 30	2886
16 h 30 – 16 h 45	2746
16 h 45 – 17 h 00	2598
17 h 00 – 17 h 15	2471
17 h 15 – 17 h 30	2590

L'impact d'une augmentation de la population et de l'emploi à Ottawa et Gatineau et l'échange des déplacements entre les deux villes se traduira par une « heure de pointe » étendue qui comptera un nombre d'heures plus élevé chaque jour de la semaine.

10. Caractéristiques à venir (2031) de l'offre et de la demande de déplacements

Tel que précisé, le transport en commun accueillera la majorité de la croissance prévue de la demande de déplacements à la ligne écran interprovinciale. Le PDT 2003 de la Ville d'Ottawa indique que 36 pour cent des voyages personnes se feront par les transports en commun en 2021, soit une hausse substantielle par rapport aux niveaux actuels de 16 pour cent. Le **Tableau 5** illustre la proportion des déplacements par modes motorisés, dans le sens de l'heure de pointe de l'après-midi dans la ville d'Ottawa

Tableau 5 Répartition modale prévue du transport en commun — par ligne écran (ville d'Ottawa)		
Ligne écran	Répartition modale du transport en commun	
	2002	2021
Rivière Rideau	28 %	50 %
CP	30 %	49 %
Total : Limites du secteur interne	29 %	50 %
Green's Creek	33 %	41 %
417 Est (2000)	0 %	0 %
Leitrim	1 %	32 %
Fallowfield	9 %	31 %
Eagleson	15 %	38 %
Interprovinciale ¹	16 %	36 %
CN Ouest	15 %	36 %
CN Est	18 %	41 %
Promenade de l'Ouest (1996)	15 %	41 %
Terry Fox (1996)	3 %	34 %
Rideau Sud	6 %	25 %
Bilberry Creek (1996)	20 %	35 %

Smyth / Hydro (2001)	29 %	43 %
----------------------	------	------

Source : Plan directeur des transports, Ville d'Ottawa, 2003. Les projections pour la ligne écran interprovinciale sont des estimations préliminaires sujettes à précisions grâce à du travail à réaliser à l'avenir avec la Ville de Gatineau et la CCN.

La demande projetée (2021) de déplacements (soit voyages personnes) à travers la ligne écran interprovinciale et illustrée au **Tableau 6**. À titre comparatif, nous indiquons aussi les valeurs de 2002.

Tableau 6 Voyages personnes actuels (2002) et prévus (2021) – Heure de pointe de l'après-midi, direction de pointe, ligne écran interprovinciale								
Transport en commun			Automobiles			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 du transport, Ville d'Ottawa, 2003

Le tableau indique une hausse de 99 pour cent des déplacements personnes à la ligne écran interprovinciale, de 14 200 déplacements personnes en 2002 à 28 300 déplacements personnes en 2021. On projette que le transport en commun pourra accueillir la plus grande partie de cette croissance, passant à au moins 36 pour cent de tous les déplacements personnes (soit une croissance de 343 pour cent). D'ici 2021, le transport en commun permettra 10 200 déplacements personnes, alors que l'automobile en assurera 18 100.

Il est évident que la croissance prévue de la population et de l'emploi à Ottawa et Gatineau se traduira par une demande supérieure de déplacements interprovinciaux. On considère le transport en commun comme un élément intégral pour satisfaire la plus grande partie de la demande. Cependant, si les objectifs de transport en commun indiqués aux **Tableaux 5** et **6** ne sont pas atteints, la demande automobile franchissant la ligne écran interprovinciale dépassera les valeurs définies plus haut. Les exigences accrues aggraveront les lacunes actuelles de capacité dans la mesure où elles nuiront considérablement à la mobilité interprovinciale.

En mai 2008 une mise à jour de cette analyse a été réalisée afin de refléter les résultats du modèle EMME3 qui a été élaboré pour 2031 à l'aide de données de prévisions de la population et de l'emploi fournies par les municipalités d'Ottawa et de Gatineau. Cette analyse reflète l'heure de pointe du matin, par opposition aux prévisions antérieures de l'après-midi. La demande à venir prévue, à la ligne écran interprovinciale se trouve au **Tableau 7** et inclut une gamme de répartition des modes de transport.

Tableau 7 : Déplacements personnes prévus en 2031 à l'heure de pointe du matin, direction de pointe, ligne écran interprovinciale									
Scénario	Déplacements personnes en auto	Déplacements personnes en transport en commun	Total des déplacements personnes	Demande de véhicules/h ¹	Objectif d'offre de véhicules (v/c=0,9)	Capacité requise	Déficience de capacité	Manque de voies direction de pointe Note 2 Note 3	
1. Répartition modale 30 %	19741	8412	28153	15840	v/c= 0.85	18635	6335	5	7
2. Répartition modale 36 %	18018	10135	28153	14414	v/c=0.85	16957	4657	4	5
3. Répartition modale 43%	16048	12105	28153	12838	v/c=0.85	15104	2804	3	3

Notes :

- 1) Taux d'occupation moyen des véhicules : 1,25
- 2) Capacité typique des voies : 1200 véh/h
- 3) Capacité typique des voies : 900 véh/h

À partir de cet examen, le total des déplacements personnes franchissant la ligne écran interprovinciale pour 2031 est généralement égal aux prévisions précédentes (soit pour 2021). Selon les valeurs ci-dessus, le nombre total de voies manquantes sera de trois dans la direction de pointe si les cibles les plus ambitieuses de transport en commun de 43 % sont atteintes; de quatre à cinq voies si la ligne-écran globale atteint l'objectif de 36 % selon la performance des intersections en aval; et de cinq à sept voies si la part modale du transport en commun n'est que de 30 %.

Les nouvelles liaisons prévues actuellement comporteront 4 voies de déplacement (en heure de pointe, deux voies dans la direction de pointe). Il est donc impératif d'atteindre ces objectifs ambitieux de transport en commun et de prévoir des projets parallèles de transport en commun pour atteindre cet objectif. De plus, il devient essentiel de protéger des corridors potentiels (à l'est et à l'ouest) pour répondre à la croissance prévue de la demande d'ici 2031 et par après.

11. Déplacements des camions

Une des principales préoccupations exprimées par la Ville d'Ottawa et la CCN concerne le rôle des traversées dans les déplacements de véhicules lourds dans le secteur central d'Ottawa. Le PO de la Ville d'Ottawa précise que la Ville étudiera d'autres moyens de transiger avec les déplacements interprovinciaux de camions pour en minimiser les répercussions sur le secteur central, particulièrement le long de l'avenue King Edward et aux alentours. Dès l'achèvement d'un nouveau corridor interprovincial capable d'accueillir les camions en toute sécurité, la Ville retirera la rue Rideau et l'avenue King Edward de la liste du réseau de routes de camionnage reconnues de la Ville.

Le document mentionné précédemment et intitulé : ***Perspective sur les transports dans la région de la capitale du Canada***, publié en juin 2005 définit le rôle de la CCN dans la planification, l'élaboration et l'amélioration de la RCN, y compris dans le secteur du transport. En vertu de sa politique *Une population en mouvement*, la stratégie de la CCN pour améliorer l'intégration et la continuité interprovinciales, ainsi que la capacité et l'accès, consiste à mener des études conjointes. De même, pour améliorer le déplacement des marchandises et atténuer les effets actuels de la circulation des camions sur les collectivités établies, la CCN appuie la relocalisation de la circulation des camions lourds en dehors du secteur centre, dans le contexte de nouvelles traversées interprovinciales dans la RCN.

La route de camionnage actuelle, à travers le secteur des affaires d'Ottawa comporte des déplacements le long de diverses rues (King Edward, Rideau, Waller, etc.) et l'exécution de diverses manœuvres difficiles. Ces rues ne favorisent pas les mouvements de gros véhicules parce qu'elles ont des voies étroites, de rayons resserrés aux intersections et qu'elles comportent la présence de nombreux piétons et cyclistes. De plus, ces rues ont une utilisation du territoire adjacent qui n'est pas compatible avec les mouvements de véhicule lourds à cause du bruit et des vibrations. Entre autres utilisations incompatibles, mentionnons des commerces de détail (rues King Edward et Rideau), des utilisations résidentielles (rues King Edward, Rideau et Waller) et institutionnelles (secteur de l'Université d'Ottawa).

La présence de véhicules lourds touche aussi la capacité et les activités du centre-ville d'Ottawa, surtout à cause des caractéristiques suivantes :

- Accélération et décélération mauvaises;
- Besoins d'accumulation prolongée en voie;
- Nécessité pour les véhicules d'effectuer des manœuvres de virage plus larges;
- Inquiétudes dues aux bruits et aux vibrations.

Il est évident que ces caractéristiques sont incompatibles avec les rues et les collectivités et aussi avec les autres activités qui se déroulent dans le centre-ville d'Ottawa.

12. Résumé et conclusions

Actuellement, les ponts fonctionnent « à capacité ». Par conséquent, ils ne peuvent pas accueillir de circulation supplémentaire pendant des heures de pointe qui conséquemment se prolongent (matin et après-midi). En outre, des activités de construction, des collisions, des véhicules en panne, le mauvais temps et une foule d'autres raisons risquent de réduire la capacité. Les effets peuvent être importants pour les usagers des ponts et les infrastructures de transport en aval.

De plus, l'organisation actuelle des traversées oriente les déplacements interprovinciaux des camions vers le centre-ville d'Ottawa. La Ville d'Ottawa et la CCN ont toutes deux exprimé le besoin d'éliminer ou de réduire cet état de fait. Les avantages reliés à la résolution de ce problème seront importants pour les collectivités locales (p. ex., le secteur de la Basse-Ville) et pour l'aspect esthétique et la sécurité du centre-ville d'Ottawa.

Voici un exemple de liste de répercussions connexes dont les effets sont sérieux :

- **Qualité de vie :** Le manque de capacité adéquate de traverser touchera l'ensemble de la qualité de vie des résidents d'Ottawa et Gatineau. Ils passeront beaucoup plus de temps sur les routes congestionnées.
- **Émissions des autos :** Le manque de capacité adéquate de traverser augmentera les émissions des autos à cause des vitesses de déplacement moindres et du fonctionnement au ralenti accru. Cette approche est contraire aux objectifs environnementaux établis par la Ville d'Ottawa et le gouvernement fédéral.
- **Retards pour les personnes :** Les personnes qui se déplacent à la ligne écran interprovinciale subiront des retards considérables, ce qui entraîne une perte économique pour Ottawa et Gatineau.
- **Retards dans les déplacements de marchandises :** Les marchandises transportées à la ligne écran interprovinciale encourront des retards considérables. Ce point est probablement plus critique que celui qui précède; à cause du manque d'occasions de déplacements discrétionnaires les véhicules qui transportent des marchandises dans la région n'auront pas de souplesse dans leurs délais de déplacement. Ceci entraîne aussi une perte économique pour Ottawa et Gatineau.
- **Retards pour les transports en commun au niveau de la rue :** Toutes les routes de transport en commun de surface, le long de ces itinéraires, seront sujettes à des retards du réseau de transport. La création de voies réservées aux autobus, ou d'autres mesures de priorité aux transports en commun pourrait entraîner des coûts supplémentaires (en sus de ceux définis dans le PDT) pour réduire les retards qu'entraîne la congestion des rues.

- **Consommation d'essence** : La consommation de carburants fossiles augmentera à cause de la congestion croissante sur les routes.
- **Répercussions sur le tourisme et la sécurité** : La Ville d'Ottawa et la CCN ont, toutes deux, exprimé la nécessité d'éliminer ou de réduire la circulation des camions lourds dans le centre-ville d'Ottawa. L'élimination de la totalité, ou d'une partie de la circulation des véhicules lourds améliorerait considérablement l'aspect esthétique et la sécurité des rues du centre-ville d'Ottawa.
- **Marchandises dangereuses** : Le passage de marchandises dangereuses dans le centre-ville pose un problème particulier à cause de la population et des activités professionnelles considérables qui se trouvent dans ce secteur. En outre, les itinéraires indirects de la route de camionnage, le nombre de véhicules et de piétons, les lieux de conflits et la mauvaise géométrie des routes sont autant de problèmes reliés au déplacement des matières dangereuses à travers le centre-ville.
- **Répercussions sur les quartiers** : La réduction des déplacements de véhicules lourds dans le centre-ville d'Ottawa réduira les répercussions du bruit et des vibrations, améliorera la sécurité et l'aspect esthétique des modes de déplacement à pied ou à vélo et améliorera les activités au niveau de la rue.
- **Développement économique de la RCN** : L'intérêt envers le développement de la RCN pourrait être amoindri par le manque d'infrastructures de transport adéquates.

Pour résumer, des liaisons interprovinciales supplémentaires s'avèrent actuellement nécessaires pour répondre aux besoins de capacité, aux préoccupations liées aux itinéraires des camions et à la multitude des autres enjeux indiqués plus haut. Le statu quo n'est pas considéré comme une option raisonnable.