NCC CCN

Transports Québec

INTERPROVINCIAL CROSSINGS ENVIRONRENTAL ASSESSMENT

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES LIAISONS INTERPROVINCIALES

Évaluation environnementale des liaisons interprovinciales

Analyse des impacts économiques possibles

Finale

13 août 2008

ROCHE NCE

Table des matières

1.0 INTRODUCTION 1

1.1 Méthodologie 1
1.2 Données 2
1.3 Aire d'étude 3

2.0 APERÇU RÉGIONAL 4

2.1 Zones résidentielles 4
2.1.1 Conditions existantes 4
2.1.2 Documents de planification 5
2.1.3 Possibilités de développement 5
2.2 Zones d'emplois 5
2.2.1 Conditions existantes 6
2.2.2 Documents de planification 8
2.2.3 Possibilités de développement 8

3.0 CORRIDOR 1 : PINK/148/BOULEVARD DES ALLUMETTIÈRES - RIDDELL/MARCH/417 10

3.1 Zones résidentielles 10
3.1.1 Conditions existantes 10
3.1.2 Documents de planification 10
3.1.3 Possibilités de développement 10
3.2 Zones d'emplois 10
3.2.1 Conditions existantes 10
3.2.2 Documents de planification 12
3.2.3 Possibilités de développement 12

4.0 CORRIDOR 2 : 148/BOULEVARD DES ALLUMETTIÈRES - RIDDELL/MARCH/417 13

4.1 Zones résidentielles 13
4.1.1 Conditions existantes 13
4.1.2 Documents de planification 13
4.1.3 Possibilités de développement 13
4.2 Zones d'emplois 13
4.2.1 Conditions existantes 13
4.2.2 Documents de planification 15
4.2.3 Possibilités de développement 15

5.0 CORRIDOR 3 : BOULEVARD DES ALLUMETTIÈRES - MOODIE/417 16

5.1 Zones résidentielles 16
5.1.1 Conditions existantes 16
5.1.2 Documents de planification 16
5.1.3 Possibilités de développement 16
5.2 Zones d'emplois 16
5.2.1 Conditions existantes 16
5.2.2 Documents de planification 17
5.2.3 Possibilités de développement 18

6.0 CORRIDOR 4 : BOULEVARD DES ALLUMETTIÈRES - 416/417 (ACRES) 19

6.1 Zones résidentielles 19
6.1.1 Conditions existantes 19

6.1.2 Documents de planification 19
6.1.3 Possibilités de développement 19
6.2 Zones d'emplois 19
6.2.1 Conditions existantes 19
6.2.2 Documents de planification 20
6.2.3 Possibilités de développement 21
7.0 CORRIDOR 5 : ÎLE KETTLE (50 - 417) 22
7.1 Zones résidentielles 22
7.1.1 Conditions existantes 22
7.1.2 Documents de planification 22
7.1.3 Possibilités de développement 22
7.2 Zones d'emplois 22
7.2.1 Conditions existantes 22
7.2.2 Documents de planification 23
7.2.3 Possibilités de développement 24
8.0 CORRIDOR 6 : ÎLE LOWER DUCK (50 - 174/417) 25
8.1 Zones résidentielles 25
8.1.1 Conditions existantes 25
8.1.2 Documents de planification 25
8.1.3 Possibilités de développement 25
8.2 Zones d'emplois 25
8.2.1 Conditions existantes 25
8.2.2 Documents de planification 26
8.2.3 Possibilités de développement 27
9.0 CORRIDOR 7 : AÉROPORT DE GATINEAU / BAIE MCLAURIN (50 - 174/417) 28
9.1 Zones résidentielles 28
9.1.1 Conditions existantes 28
9.1.2 Documents de planification 28
9.1.3 Possibilités de développement 28
9.2 Zones d'emplois 28
9.2.1 Conditions existantes 28
9.2.2 Documents de planification 29
9.2.3 Possibilités de développement 29
10.0 CORRIDOR 8 : CHEMIN 10TH LINE - MONTÉE MINEAULT (50 - 174/417) 31
10.1 Zones résidentielles 31
10.1.1 Conditions existantes 31
10.1.2 Documents de planification 31
10.1.3 Possibilités de développement 31
10.2 Zones d'emplois 31
10.2.1 Conditions existantes 31
10.2.2 Documents de planification 32
10.2.3 Possibilités de développement 32
11.0 CORRIDOR 9 : ÎLE PETRIE (EST) (50 - 174/417) 33
11.1 Zones résidentielles 33
11.1.1 Conditions existantes 33
11.1.2 Documents de planification 33

11.1.3 Possibilités de développement 33
11.2 Zones d'emplois 33
11.2.1 Conditions existantes 33
11.2.2 Documents de planification 34
11.2.3 Possibilités de développement 34
12.0 CORRIDOR 10 : MASSON - ANGERS CUMBERLAND (50 - 174/417).....35
12.1 Zones résidentielles 35
12.1.1 Conditions existantes 35
12.1.2 Documents de planification 35
12.1.3 Possibilités de développement 35
12.2 Zones d'emplois 35
12.2.1 Conditions existantes 35
12.2.2 Documents de planification 36
12.2.3 Possibilités de développement 36
13.0 RETOUR SUR LES IMPACTS PRÉVUS....37
13.1 Zones résidentielles 37
13.2 Zones d'emplois 37
13.2.1 Possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain (tourisme, redéveloppement, etc.) 37
13.2.2 Possibilités de développement économique industriel et intermodal dans le nouveau corridor 37
13.2.3 Possibilités de développement économique en matière de services et de bureaux dans le nouveau corridor 37
CONCLUSION 38
14.0 DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE.....39
15.0 ANNEXES 42

1.0 INTRODUCTION

La Commission de la capitale nationale (CCN), le ministère des Transports du Québec (MTQ) et le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) ont lancé conjointement une évaluation environnementale (ÉE) des futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale (RCN) en collaboration avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau. Le plan de travail de l'ÉE comprend une analyse des impacts économiques possibles d'une nouvelle liaison interprovinciale. Cette analyse, qui constitue une référence de base pour évaluer les dix corridors proposés, est décrite dans les sections qui suivent.

Cette étude économique n'évalue pas les impacts temporaires directs, indirects et induits liés à la construction d'une nouvelle liaison (emplois liés à la construction et à l'entretien, production de recettes fiscales, ressources consommées, etc.). Elle vise plutôt à mesurer les impacts de la mise en œuvre de chaque corridor sur l'économie régionale.

1.1 Méthodologie

Les possibilités de développement liées à chacun des dix corridors sont présentées à la suite d'un inventaire des conditions existantes et d'un examen des documents de planification pertinents.

Aux fins de l'inventaire des conditions existantes, une analyse des données du modèle de transport du comité TRANS[1] sur la population et l'emploi, un examen des utilisations du sol actuelles des deux côtés de la rivière des Outaouais et un examen de divers rapports et de diverses statistiques sur le marché ont été effectués.

Les documents de planification examinés comprennent le Plan officiel de la Ville d'Ottawa, le Plan d'urbanisme et le Schéma d'aménagement de la Ville de Gatineau et les politiques de développement économique fédérales, provinciales et municipales.

L'analyse des possibilités de développement est basée sur la mesure des trois critères suivants :

1. Les possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain (tourisme, redéveloppement, etc.) :

   Le principal objectif est de détourner la circulation des camions du corridor du centre-ville. Ainsi, la mesure de ce critère correspond à la réduction de la circulation des camions sur les ponts MacDonald-Cartier et des Chaudières d'ici 2031.

2. Les possibilités de développement économique industriel et intermodal dans le nouveau corridor :

   La mesure de ce critère correspond au nombre de véhicules commerciaux empruntant le nouveau corridor en 2031.

[1] TRANS est un comité conjoint de planification des transports mis sur pied par la Commission de la capitale nationale, le ministère des Transports du Québec, le ministère des Transports de l'Ontario, la Ville de Gatineau, la Ville d'Ottawa et la Société de transport de l'Outaouais.

3. Les possibilités de développement économique en matière de services et de bureaux dans le nouveau corridor :

   La mesure de ce critère correspond au nombre de véhicules personnels passant dans les environs des zones de bureaux et de services désignées en 2031. Les Cartes 6.1 à 6.10 de l'Annexe 6 montrent l'emplacement de ces zones dans la RCN. À Ottawa, ces zones sont les « centres polyvalents » et les « centres-villes », tel qu'il est indiqué dans le Plan officiel d'Ottawa. À Gatineau, ces zones sont le « centre d'activités » et le « noyau urbain », tel qu'il est indiqué dans le Plan d'urbanisme de Gatineau.

1.2 Données

Les données utilisées pour mesurer les conditions existantes ont été tirées du modèle de transport du comité TRANS pour la prévision de la demande régionale. La base de données porte sur la population et l'emploi dans la RCN en 2005.

Pour ce qui est des données sur la population, les organismes de planification situés du côté de l'Outaouais (la Ville de Gatineau et le MTQ) ont estimé la plupart des variables démographiques selon le recensement de 2001, en utilisant les estimations de la population de 2005 par aire de diffusion (AD) mises à jour, préparées par l'Institut de la statistique du Québec. Les représentants des organismes de TRANS ont déterminé le lien entre les limites des AD et les zones de circulation (TZ) en examinant les cartes de la région et les données d'évaluation de la Ville de Gatineau. Les estimations de la population de la Ville d'Ottawa étaient fondées sur des estimations établies après le recensement. Le personnel municipal les a préparées et mises à jour en fonction de leur surveillance continue des permis de construction résidentielle émis et des taux d'occupation résidentielle observés pour les divers secteurs de cette ville.

Pour ce qui est des données sur l'emploi, les estimations de l'emploi de la Ville d'Ottawa étaient fondées principalement sur les résultats du Sondage détaillé sur l'emploi de 2000, avec des ajustements en fonction de considérations en matière d'économie locale visant à tenir compte des tendances changeantes de l'emploi pour bien représenter les conditions de 2005. D'autre part, la Ville de Gatineau tient à jour des données sur l'emploi en se fondant sur son programme de développement actif permanent, entrepris par LIC-Outaouais (Liste Industries Commerces).

Les données sur l'emploi sont divisées en sept catégories différentes : le commerce de détail, les services, les bureaux publics, les bureaux privés, l'éducation, la santé et l'industrie. L'emploi comprend le tourisme, les loisirs, l'agriculture, l'exploitation minière et la foresterie.

Des zones tampons (1 km) ont été définies des deux côtés de la rivière des Outaouais, le long de la ligne médiane de chaque corridor. Chaque zone de circulation (TZ) qui se trouve, en tout ou en partie, à l'intérieur d'une zone tampon est prise en compte dans cette zone tampon. En émettant l'hypothèse que les données sont réparties de façon uniforme à l'intérieur de la TZ, la proportion de la TZ qui se trouve à l'intérieur de la zone tampon du corridor a été appliquée aux données. Une forte concentration de population ou d'emplois dans une petite partie d'une grande TZ peut donner lieu à une sous-estimation ou à une surestimation.

Les données utilisées pour mesurer les possibilités de développement sont également tirées du modèle du comité TRANS. Les débits quotidiens de véhicules commerciaux en 2031 sont utilisés pour mesurer les possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain et les possibilités de développement économique industriel et intermodal. Les débits de circulation à l'heure de pointe du matin en 2031 servent à mesurer les possibilités de développement économique en matière de services et de bureaux.

1.3 Aire d'étude

L'aire d'étude est divisée en deux sections, appelées zones urbaines de la RCN; ces aires d'étude sont énumérées ci-dessous (voir la Carte 2.1 de l'Annexe 2) :

L'aire d'étude ouest comprend quatre (4) corridors, soit :

1. Pink/148/boulevard des Allumettières - Riddell/March/417;
2. 148/boulevard des Allumettières - Riddell/March/417 :
3. Boulevard des Allumettières - Moodie/417;
4. Boulevard des Allumettières - 416/417 (Acres).

L'aire d'étude est comprend six (6) corridors, soit :

5. Île Kettle (50 - 417);
6. Île Lower Duck (50 - 174/417);
7. Aéroport de Gatineau / baie McLaurin (50 - 174/417);
8. Chemin 10th Line - montée Mineault (50 - 174/417);
9. Île Petrie (est) (50 - 174/417);
10. Masson - Angers Cumberland (50 - 174/417).

2.0 APERÇU RÉGIONAL

Cette première section présente un aperçu de la région, les affectations du sol et les possibilités de développement régional liées à une nouvelle liaison interprovinciale.

2.1 Zones résidentielles

L'infrastructure de transport a une influence sur les unités d'habitation existantes. En raison de la plus grande accessibilité, les améliorations au réseau de transport augmentent la valeur des propriétés du secteur. Quelques documents de recherche ont quantifié cette corrélation, comme Haider (1999) pour la région du Grand Toronto[2]. Cependant, la valeur de certaines propriétés situées le long de l'emprise routière pourrait diminuer en raison des effets néfastes directement liés à la circulation, comme la pollution, le bruit et la sécurité réduite. L'augmentation globale de la valeur des terrains et des bâtiments favorise généralement la densification de l'utilisation du sol à long terme.

L'infrastructure de transport a également un impact sur les nouvelles unités d'habitation. En raison de la plus grande accessibilité, les terrains vagues affectés au développement résidentiel deviennent plus attrayants. L'accessibilité à des lieux de travail, des écoles et d'autres services communautaires constitue un critère important dans le choix du lieu de résidence des acheteurs de nouvelles résidences.

2.1.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 1 de l'Annexe 1, en 2005, 147 282 résidents habitaient à l'intérieur des corridors à Ottawa et 67 011 à Gatineau, soit un total de 214 293.

Les 10 corridors longent plusieurs communautés des deux côtés de la rivière des Outaouais (voir la Carte 3.1 de l'Annexe 3).

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 2 de l'Annexe 1, le nombre de logements mis en chantier à Ottawa a diminué de 15,7 % entre 2002 et 2007, alors qu'à Gatineau, il a augmenté de 6,2 % au cours de la même période. En 2007, 6 218 logements ont été a mis en chantier à Ottawa (72,5 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN) et 2 358 logements à Gatineau (27,5 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN).

Cette augmentation du nombre de logements mis en chantier au Québec est en partie attribuable au prix moins élevé des terrains et des résidences. En 2007, à Ottawa, le prix de revente d'une résidence était de 271 000 $, alors qu'à Gatineau, il était de 181 000 $[3].

2 HAIDER, Murtaza. *A Spatial Hedonic Price Index for Freehold Properties in the Greater Toronto Area - Application of Spatial Autoregressive Techniques*, University of Toronto, Department of Civil Engineering, Toronto, Ontario, 1999.
3 SCHL, *Housing market outlook, Ottawa and Gatineau*, automne 2007.

Le marché locatif est également plus abordable à Gatineau qu'à Ottawa. En 2007, le loyer moyen pour un appartement à deux chambres à coucher était de 960 $ à Ottawa, alors qu'il était de 675 $ à Gatineau. Le taux d'inoccupation du marché locatif était légèrement moins élevé à Ottawa (2,1 %) qu'à Gatineau (3,0 %)[4].

2.1.2 Documents de planification

Les deux villes proposent de densifier les communautés résidentielles dans leurs documents de planification. Dans la Stratégie de gestion de la croissance et le Plan officiel de la Ville d'Ottawa, on propose de concentrer la croissance dans les centres-villes et les zones établies et prévues. Dans la Politique de logement, le Plan d'urbanisme et le Plan stratégique de la Ville de Gatineau, on propose de concentrer la croissance dans les villages urbains et les communautés existantes.

Dans leurs affectations du sol, les deux villes affectent de grands terrains au futur développement résidentiel (voir les Cartes 4.1 à 4.8 dans l'Annexe 4).

2.1.3 Possibilités de développement

Le développement résidentiel prévu aura sans doute lieu, qu'une nouvelle liaison soit établie ou non. Cela est confirmé par le fait qu'au cours des 30 dernières années, la circulation sur les ponts de la RCN n'a cessé d'augmenter.

2.2 Zones d'emplois

La répartition des activités économiques à l'intérieur des villes est déterminée par les conditions en matière de mobilité. Les coûts de transport et les réseaux de transport constituent les principaux déterminants de la mobilité dans une ville. En raison de la création de friction dans l'espace, les coûts de transport constituent une condition clé pour la concentration des activités[5].

L'infrastructure de transport a un impact sur les entreprises existantes et est généralement conçue pour offrir une meilleure accessibilité aux zones existantes de concentration des activités économiques. En raison de l'accessibilité et de la visibilité accrues, les améliorations au réseau de transport augmentent généralement la valeur des propriétés du secteur. Cette augmentation de la valeur des terrains et des bâtiments favorise habituellement la densification de l'utilisation du sol à long terme.

De plus, l'infrastructure de transport a un impact sur les nouvelles entreprises. Compte tenu de l'amélioration de l'accessibilité et de la visibilité, les terrains vagues affectés à l'emploi deviennent plus attrayants.

4 Idem.

[5] RIVARD, Guillaume. *Analyzing the interdependencies between suburbanization of employment and transportation infrastructure in the Greater Montréal Area*, School of Urban Planning, Université McGill, septembre 2006.

Au cours des dernières décennies, des documents de recherche ont étudié le rôle des autoroutes sur la répartition des activités économiques. Entre autres, Saint-Laurent (1983) a expliqué que les autoroutes améliorent la mobilité des biens et des personnes et donnent accès à des sites plus abordables. Pour les industries, les autoroutes assurent un meilleur accès aux travailleurs, aux approvisionnements et aux marchés. Saint-Laurent (1983) a souligné les répercussions importantes des échangeurs autoroutiers, qui deviennent des points d'attraction pour les biens et les personnes et qui sont des endroits stratégiques pour la distribution de biens. Pour les industries et le commerce de détail, les échangeurs autoroutiers donnent accès à de larges marchés. C'est pour cette raison qu'au cours des dernières décennies, les commerces de détail ont eu tendance à se localiser aux échangeurs autoroutiers. Malgré le rôle évident que jouent les autoroutes dans la localisation des industries, leur force d'attraction varie selon le type d'industrie. Plus que tout autre, les industries qui génèrent une haute intensité de capital, les entreprises de haute technologie et le commerce de gros sont très sensibles à la proximité des autoroutes. Terral et Shearmur (2005) ont ajouté que le commerce de gros et les industries manufacturières sont les activités économiques qui ont tendance à être situées près des autoroutes. De plus, ils ont indiqué que les activités ont tendance à se concentrer le long des autoroutes, ce qui donne lieu à des corridors économiques[6].

2.2.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 1 de l'Annexe 1, en 2005, on comptait 79 975 emplois à l'intérieur des zones tampons des corridors à Ottawa et 15 264 à Gatineau, soit un total de 95 239.

Selon Coffey et Shearmur (2002), il y a trois principaux pôles d'emplois dans la RCN[7]. En 1996, le centre des affaires (CBD) comptait 121 315 emplois, Hawthrone (situé dans les environs du « Split ») comptait 52 450 emplois et l'ouest d'Ottawa (y compris le développement de haute technologie à Kanata) comptait 13 580 emplois. Il y a deux pôles d'emplois secondaires, à savoir Carlington (20 755 emplois) et le sud-ouest d'Ottawa (36 890 emplois), et trois pôles d'emplois isolés, à savoir le Parc de la Montagne (7 345 emplois), Gatineau (5 785 emplois) et Billings Bridge (5 555 emplois).

Bureaux

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 1 de l'Annexe 1, en 2005, le nombre total d'emplois dans les services, les bureaux publics et les bureaux privés s'élevait à 38 789 dans les corridors à Ottawa et à 4 998 à Gatineau.

[6] Idem.

7 COFFEY, W.J, et R. G. Shearmur. *A tale of four cities: intrametropolitan employment distribution in Toronto, Montreal, Vancouver and Ottawa-Hull, 1981-1996, Environment and Planning A*, 2002, vol. 34, p. 581.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 3 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux à bureaux à Ottawa a atteint une superficie de 35 822 190 pieds carrés (p^2). En 2007, les locaux à bureaux à Gatineau représentaient environ 10 % de l'inventaire total dans la RCN[8]. En 2008, à Ottawa, le taux d'inoccupation était de 5,9 % et le taux de location brut de classe « A » moyenne était de 36,78 $. Les loyers de bureaux les moins coûteux se trouvent à Kanata (24,93 $), Nepean (26,56 $) et dans l'est d'Ottawa (27,30 $), alors que les plus coûteux se trouvent au cœur du centre-ville (48,39 $).

Industries

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 1 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 19 871 emplois dans le secteur industriel à l'intérieur des corridors à Ottawa et 2 398 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 4 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux industriels à Ottawa a atteint une superficie de 22 183 628 p^2. Le taux d'inoccupation était de 5,4 % et le taux de location moyen était de 7,41 $. Les secteurs de Bell's Corners et du sud d'Ottawa affichent les taux de location les plus élevés (12,00 $ / p^2 et 11,63 $ / p^2), alors que ceux de Merivale-est et de Sheffield affichent les moins élevés (5,00 $ / p^2 et 6,05 $ / p^2).

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 5 de l'Annexe 1, de la superficie de 132 853 279 p^2 des parcs industriels de Gatineau, environ la moitié est occupée. Cinq des douze parcs industriels de Gatineau sont situés dans les environs des corridors.

Commerce de détail

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 1 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 10 795 emplois dans le commerce de détail à l'intérieur des corridors à Ottawa et 3 729 à Gatineau.

En 2006-2007, l'inventaire total des locaux pour commerce de détail dans la RCN a atteint une superficie de 38 700 000 p^2, dont 28 300 000 p^2 à Ottawa (73 %). Les taux d'inoccupation étaient semblables des deux côtés de la rivière des Outaouais (3,0 % à Ottawa et 3,3 % à Gatineau)[9].

Nepean (Merivale) affiche les taux de location de centre commercial de quartier les plus élevés à Ottawa (25,00 $ / p^2), alors que l'est d'Ottawa (tel qu'il est indiqué dans le Tableau 6 de l'Annexe 1) affiche les taux les moins élevés (de 15,18 $ / p^2. à 15,80 $ / p^2).

8 VILLE D'OTTAWA, PLANNING AND GROWTH MANAGEMENT DEPARTMENT. *Annual Development Report 2007.*

[9] GÉOCOM, *Étude sur le commerce de détail*, 2007.

2.2.2 Documents de planification

Les deux villes proposent de densifier l'emploi dans leurs documents de planification. Dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa, on propose de concentrer la croissance dans les secteurs ayant un grand potentiel de développement et, plus particulièrement, dans le secteur central, les centres polyvalents, les zones d'emplois, les zones d'entreprises[10], les communautés en développement et les rues principales. Dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau, on propose de concentrer la croissance dans les centres d'emplois existants et les villages urbains.

Dans leurs affectations du sol, les deux villes affectent de grands terrains au futur développement de l'emploi.

2.2.3 Possibilités de développement

Possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain (tourisme, redéveloppement, etc.)

En 2005, 5 708 camions traversaient chaque jour la rivière des Outaouais, en empruntant le pont MacDonald-Cartier ou le pont des Chaudières. Ces deux ponts sont situés dans le centre-ville métropolitain. Une réduction de la circulation de camions dans ce secteur de la RCN appuiera le développement économique et l'intensification de l'utilisation du sol dans le centre-ville métropolitain, en rendant les terrains plus attrayants.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, chacun des dix corridors contribuera à réduire le nombre de camions dans le corridor du centre-ville, de 7,4 % (- 422) à 30,2 % (-1 724).

Possibilités de développement économique industriel et intermodal dans le nouveau corridor

Une augmentation de la circulation de camions dans un corridor accroîtra les possibilités de développement industriel et intermodal. Les Cartes 5.1 à 5.10 de l'Annexe 5 présentent les débits des véhicules commerciaux en 2031 et l'emplacement des zones industrielles et intermodales importantes dans la RCN.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, chacun des dix corridors attirera des camions, soit de 425 à 1 725 camions.

Possibilités de développement économique en matière de services et de bureaux dans le nouveau corridor

Une augmentation de la circulation de véhicules personnels dans un corridor accroîtra les possibilités de développement des services et des bureaux. Les Cartes 6.1 à 6.10 de l'Annexe 6 présentent les débits des véhicules personnels en 2031 et l'emplacement des zones de services et de bureaux importantes dans la RCN.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, chacun des dix corridors attirera des véhicules personnels, soit de 1 687 à 3 949 véhicules personnels.

[10] Les zones d'entreprises ont une plus grande densité d'emploi que les zones d'emplois traditionnelles.

Les sections qui suivent présentent un examen des conditions existantes et des impacts possibles pour chaque corridor.

3.0 CORRIDOR 1 : PINK/148/BOULEVARD DES ALLUMETTIÈRES - RIDDELL/MARCH/417

La section qui suit décrit le Corridor 1 : Pink/148/boulevard des Allumettières - Riddell/March/417. Ce corridor a le même alignement que le Corridor 2 du côté de l'Ontario et est situé à l'extrême nord de l'aire d'étude ouest.

3.1 Zones résidentielles

3.1.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 7 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 20 515 résidents dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 11 103 à Gatineau, soit un total de 31 618.

Ce corridor longe plusieurs communautés, dont Harwood Plains, Morgan's Grant, Briarbrook et Beaverbrook le long du chemin March à Kanata et Aylmer et Pontiac au Québec.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 2 de l'Annexe 1, le nombre de logements mis en chantier à Kanata a diminué de 45,9 % entre 2002 et 2007, alors qu'il a augmenté de 175,6 % à Aylmer au cours de la même période. En 2007, 682 logements ont été mis en chantier à Kanata (8,0 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN) et 1 105 à Aylmer (12,9 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN).

3.1.2 Documents de planification

Le Plan d'urbanisme de Gatineau désigne une grande zone au nord du boulevard des Allumettières pour la consolidation et le développement résidentiels.

3.1.3 Possibilités de développement

Le développement résidentiel prévu aura sans doute lieu, qu'une nouvelle liaison soit établie ou non. Cela est confirmé par le fait qu'au cours des 30 dernières années, la circulation sur les ponts de la RCN n'a cessé d'augmenter.

3.2 Zones d'emplois

3.2.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 7 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 22 872 emplois dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 1 052 à Gatineau, soit un total de 23 924.

Ce corridor longe le parc d'affaires du nord de Kanata. Ce parc d'affaires de haute technologie fait partie du pôle d'emplois de l'ouest d'Ottawa (13 580 emplois).

Le corridor longe le Champs de tir Connaught et Centre d'entraînement élémentaire du ministère de la Défense nationale (MDN). Le Champs de tir Connaught abrite actuellement le Centre d'entraînement du Détachement Ottawa, un détachement des cadets de l'Armée de la région du Centre et des cadets de la marine du centre de voile n° 2. Il abrite également l'administration nationale de l'Association de tir Dominion du Canada (ATDC) et l'Association de tir de la Région de la Capitale Nationale et plusieurs organismes de protection de la faune.

Ce corridor longe également des terres agricoles exploitées et à l'abandon des deux côtés de la rivière des Outaouais.

Bureaux

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 7 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait un total de 12 080 emplois dans les services, les bureaux publics et les bureaux privés à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 408 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 3 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux de bureaux à Kanata a atteint une superficie de 4 655 774 p^2. Le taux d'inoccupation était de 9,4 % et le taux de location brut de classe « A » moyen était de 24,93 $ (les loyers de bureaux les moins élevés à Ottawa).

Il n'y a pas de regroupement important de bureaux dans ce secteur de Gatineau.

Industries

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 7 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 9 224 emplois dans les industries à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 216 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 4 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux industriels à Kanata a atteint une superficie de 3 275 015 p^2. Le taux d'inoccupation était de 14,4 % (le taux d'inoccupation industrielle le plus élevé à Ottawa) et le taux de location moyen était de 7,52 $.

Il n'y a pas de zone ou de parc industriel important dans ce secteur de Gatineau.

Commerce de détail

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 7 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 539 emplois dans le commerce de détail à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 59 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 6 de l'Annexe 1, en 2007, l'inventaire total des centres commerciaux de quartiers à Kanata/Stittsville a atteint une superficie de 916 443 p^2. Le taux d'inoccupation était de 5,9 % et le taux de location moyen était de 19,16 $.

Il n'y a pas de regroupement important de commerces de détail dans ce secteur de Gatineau.

3.2.2 Documents de planification

Le Plan officiel d'Ottawa désigne une grande zone le long du chemin March (parc d'affaires du nord de Kanata) comme zone d'emplois et une grande zone à l'est de ce chemin comme zone d'entreprises. De plus, il désigne les terrains le long de l'autoroute 417 à l'est de March-Eagleson comme centre polyvalent et centre-ville.

3.2.3 Possibilités de développement

Possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain (tourisme, redéveloppement, etc.)

La Carte 5.1 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux qui subsisteront sur les ponts MacDonald-Cartier et des Chaudières en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, le nombre de camions dans le corridor du centre-ville diminuera de 7,4 % (- 422). Ce corridor affiche la plus faible réduction de circulation de camions dans le centre-ville métropolitain.

Possibilités de développement économique industriel et intermodal dans le nouveau corridor

La Carte 5.1 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 425 camions. De tous les corridors, celui-là attirera le nombre le moins élevé de camions.

Possibilités de développement économique en matière de services et de bureaux dans le nouveau corridor

La Carte 6.1 de l'Annexe 6 présente les débits des véhicules personnels dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 1 687 véhicules personnels. De tous les corridors, celui-là attirera le nombre le moins élevé de véhicules personnels.

4.0 CORRIDOR 2 : 148/BOULEVARD DES ALLUMETTIÈRES - RIDDELL/MARCH/417

La section qui suit décrit le Corridor 2 : 148/boulevard des Allumettières - Riddell/March/417. Ce corridor a le même alignement que le Corridor 1 du côté de l'Ontario et est situé dans l'aire d'étude ouest. Les zones tampons de ce corridor à Ottawa et à Gatineau ont essentiellement les mêmes caractéristiques que celles du Corridor 1.

4.1 Zones résidentielles

4.1.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 8 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 20 485 résidents dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 10 355 à Gatineau, soit un total de 30 840.

Ce corridor longe plusieurs communautés, dont Harwood Plains, Morgan's Grant, Briarbrook et Beaverbrook le long du chemin March en Ontario et Aylmer et Pontiac au Québec.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 2 de l'Annexe 1, le nombre de logements mis en chantier à Kanata a diminué de 45,9 % entre 2002 et 2007, alors qu'il a augmenté de 175,6 % à Aylmer au cours de la même période. En 2007, 682 logements ont été mis en chantier à Kanata (8,0 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN) et 1 105 à Aylmer (12,9 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN).

4.1.2 Documents de planification

Le Plan d'urbanisme de Gatineau désigne une grande zone au nord du boulevard des Allumettières pour la consolidation et le développement résidentiels.

4.1.3 Possibilités de développement

Le développement résidentiel prévu aura sans doute lieu, qu'une nouvelle liaison soit établie ou non. Cela est confirmé par le fait qu'au cours des 30 dernières années, la circulation sur les ponts de la RCN n'a cessé d'augmenter.

4.2 Zones d'emplois

4.2.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 8 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 22 900 emplois dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 979 à Gatineau, soit un total de 23 878.

Ce corridor longe le parc d'affaires du nord de Kanata. Ce parc d'affaires de haute technologie fait partie du pôle d'emplois de l'ouest d'Ottawa (13 580 emplois).

Le corridor longe le Champs de tir Connaught et Centre d'entraînement élémentaire du ministère de la Défense nationale (MDN). Le Champs de tir Connaught abrite actuellement le Centre d'entraînement du Détachement Ottawa, un détachement des cadets de l'Armée de la région du Centre et des cadets de la marine du centre de voile n° 2. Il abrite également l'administration nationale de l'Association de tir Dominion du Canada (ATDC) et l'Association de tir de la Région de la Capitale Nationale et plusieurs organismes de protection de la faune.

Ce corridor longe également des terres agricoles exploitées et à l'abandon des deux côtés de la rivière des Outaouais.

Bureaux

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 8 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait un total de 12 110 emplois dans les services, les bureaux publics et les bureaux privés à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 394 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 3 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux de bureaux à Kanata a atteint une superficie de 4 655 774 p^2. Le taux d'inoccupation était de 9,4 % et le taux de location brut de classe « A » moyen était de 24,93 $ (les loyers de bureaux les moins élevés à Ottawa).

Il n'y a pas de regroupement important de bureaux dans ce secteur de Gatineau.

Industries

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 8 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 9 223 emplois dans les industries à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 157 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 4 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux industriels à Kanata a atteint une superficie de 3 275 015 p^2. Le taux d'inoccupation était de 14,4 % (le taux d'inoccupation industrielle le plus élevé à Ottawa) et le taux de location moyen était de 7,52 $.

Il n'y a pas de zone ou de parc industriel important dans ce secteur de Gatineau.

Commerce de détail

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 8 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 539 emplois dans le commerce de détail à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 50 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 6 de l'Annexe 1, en 2007, l'inventaire total des centres commerciaux de quartiers à Kanata/Stittsville a atteint une superficie de 916 443 p^2. Le taux d'inoccupation était de 5,9 % et le taux de location moyen était de 19,16 $.

Il n'y a pas de regroupement important de commerce de détail dans ce secteur de Gatineau.

4.2.2 Documents de planification

Le Plan officiel d'Ottawa désigne une grande zone le long du chemin March (parc d'affaires du nord de Kanata) comme zone d'emplois et une grande zone à l'est de ce chemin comme zone d'entreprises. De plus, il désigne les terrains le long de l'autoroute 417 à l'est de March-Eagleson comme centre polyvalent et centre-ville.

4.2.3 Possibilités de développement

Possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain (tourisme, redéveloppement, etc.)

La Carte 5.2 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux qui subsisteront sur les ponts MacDonald-Cartier et des Chaudières en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, le nombre de camions dans le corridor du centre-ville diminuera de 7,5 % (- 427). Ce corridor affiche la deuxième plus faible réduction de circulation de camions dans le centre-ville métropolitain.

Possibilités de développement économique industriel et intermodal dans le nouveau corridor

La Carte 5.2 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 431 camions. De tous les corridors, celui-là attirera le deuxième nombre le moins élevé de camions.

Possibilités de développement économique en matière de services et de bureaux dans le nouveau corridor

La Carte 6.2 de l'Annexe 6 présente les débits des véhicules personnels dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 1 767 véhicules personnels. De tous les corridors, celui-là attirera le deuxième nombre le moins élevé de véhicules personnels.

5.0 CORRIDOR 3 : BOULEVARD DES ALLUMETTIÈRES - MOODIE/417

La section qui suit décrit le Corridor 3 : Boulevard des Allumettières - Moodie/417. Ce corridor a le même alignement que le Corridor 4 du côté du Québec et est situé dans l'aire d'étude ouest.

5.1 Zones résidentielles

5.1.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 9 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 6 845 résidents dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 13 324 à Gatineau, soit un total de 20 169.

Ce corridor longe plusieurs communautés, dont Crystal Beach le long de la rivière des Outaouais en Ontario et Lucerne au Québec.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 2 de l'Annexe 1, le nombre de logements mis en chantier à Nepean a diminué de 9,6 % entre 2002 et 2007, alors qu'il a augmenté de 175,6 % à Aylmer au cours de la même période. En 2007, 1 306 logements ont été mis en chantier à Nepean (15,2 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN) et 1 105 à Aylmer (12,9 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN).

5.1.2 Documents de planification

Le Plan d'urbanisme de Gatineau désigne certaines zones le long de l'emprise routière du MTQ pour la consolidation et le développement résidentiels.

5.1.3 Possibilités de développement

Le développement résidentiel prévu aura sans doute lieu, qu'une nouvelle liaison soit établie ou non. Cela est confirmé par le fait qu'au cours des 30 dernières années, la circulation sur les ponts de la RCN n'a cessé d'augmenter.

5.2 Zones d'emplois

5.2.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 9 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 5 716 emplois dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 3 057 à Gatineau, soit un total de 8 773.

Ce corridor longe le complexe de Nortel Networks sur l'avenue Carling, un centre de recherche de 2,2 millions de pieds carrés. Il longe également le Nepean National Equestrian Park.

Bureaux

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 9 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait un total de 271 emplois dans les services, les bureaux publics et les bureaux privés à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 849 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 3 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux de bureaux à Nepean a atteint une superficie de 5 394 176 p^2. Le taux d'inoccupation était de 5,6 % et le taux de location brut de classe « A » moyenne était de 26,56 $ (parmi les loyers de bureaux les moins élevés à Ottawa).

Il n'y a pas de regroupement important de bureaux dans ce secteur de Gatineau.

Industries

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 9 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 5 215 emplois dans les industries à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 197 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 4 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux industriels à Bell's Corners a atteint une superficie de 363 842 p^2. Le taux d'inoccupation était de 1,4 % et le taux de location moyen était de 12,00 $ (le taux de location industrielle moyen le plus élevé à Ottawa).

Il n'y a pas de zone ou de parc industriel important dans ce secteur de Gatineau.

Commerce de détail

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 9 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 41 emplois dans le commerce de détail à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 955 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 6 de l'Annexe 1, en 2007, l'inventaire total des centres commerciaux de quartiers à Bell's Corners et à Nepean (excluant Merivale) a atteint une superficie de 957 690 p^2. Les taux d'inoccupation allaient de 6,8 % à 8,0 % (les taux d'inoccupation de commerce de détail les plus élevés à Ottawa) et les taux de location moyens allaient de 17,91 $ à 18,57 $.

Le secteur des Galeries d'Aylmer est une destination importante de commerce de détail à Gatineau. Il attire 7 % de tous les achats effectués par les résidents de Gatineau[11].

5.2.2 Documents de planification

Le Plan officiel d'Ottawa désigne une petite zone à l'intersection de l'avenue Carling et de la promenade Moodie comme zone d'entreprises et deux petites zones le long de la promenade Moodie comme zone d'emplois et zone institutionnelle.

Le Schéma d'aménagement de Gatineau désigne le Vieux Aylmer, à l'ouest de l'emprise routière du MTQ, comme un centre économique régional.

11 GEOCOM. *Étude sur le commerce de détail*, 2007.

5.2.3 Possibilités de développement

Possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain (tourisme, redéveloppement, etc.)

La Carte 5.3 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux qui subsisteront sur les ponts MacDonald-Cartier et des Chaudières en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, le nombre de camions dans le corridor du centre-ville diminuera de 8,9 % (- 508).

Possibilités de développement économique industriel et intermodal dans le nouveau corridor

La Carte 5.3 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 510 camions.

Possibilités de développement économique en matière de services et de bureaux dans le nouveau corridor

La Carte 6.3 de l'Annexe 6 présente les débits des véhicules personnels dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 3 403 véhicules personnels.

6.0 CORRIDOR 4 : BOULEVARD DES ALLUMETTIÈRES - 416/417 (ACRES)

La section qui suit décrit le Corridor 4 : Boulevard des Allumettières - 416/417 (Acres). Ce corridor a le même alignement que le Corridor 3 du côté du Québec et est situé dans l'aire d'étude ouest.

6.1 Zones résidentielles

6.1.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 10 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 16 206 résidents dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 13 175 à Gatineau, soit un total de 29 381.

Ce corridor longe plusieurs communautés, dont Stonehedge et Lakeview en Ontario et Lucerne au Québec.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 2 de l'Annexe 1, le nombre de logements mis en chantier à Nepean a diminué de 9,6 % entre 2002 et 2007, alors qu'il a augmenté de 175,6 % à Aylmer au cours de la même période. En 2007, 1 306 logements ont été mis en chantier à Nepean (15,2 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN) et 1 105 à Aylmer (12,9 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN).

6.1.2 Documents de planification

Le Plan d'urbanisme de Gatineau désigne certaines zones le long de l'emprise routière du MTQ pour la consolidation et le développement résidentiels.

6.1.3 Possibilités de développement

Le développement résidentiel prévu aura sans doute lieu, qu'une nouvelle liaison soit établie ou non. Cela est confirmé par le fait qu'au cours des 30 dernières années, la circulation sur les ponts de la RCN n'a cessé d'augmenter.

6.2 Zones d'emplois

6.2.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 10 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 4 749 emplois dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 3 014 à Gatineau, soit un total de 7 763.

Ce corridor longe le Nepean Sailing Club et traverse le parc Andrew Haydon.

Bureaux

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 10 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait un total de 953 emplois dans les services, les bureaux publics et les bureaux privés à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 838 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 3 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux de bureaux à Nepean a atteint une superficie de 5 394 176 p^2. Le taux d'inoccupation était de 5,6 % et le taux de

location brut de classe « A » moyenne était de 26,56 $ (parmi les loyers de bureaux les moins élevés à Ottawa).

Il n'y a pas de regroupement important de bureaux dans ce secteur de Gatineau.

Industries

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 10 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 138 emplois dans les industries à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 196 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 4 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux industriels à Bell's Corners a atteint une superficie de 363 842 p^2. Le taux d'inoccupation était de 1,4 % et le taux de location moyen était de 12,00 $ (le taux de location industrielle moyen le plus élevé à Ottawa).

Il n'y a pas de zone ou de parc industriel important dans ce secteur de Gatineau.

Commerce de détail

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 10 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 1 834 emplois dans le commerce de détail à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 938 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 6 de l'Annexe 1, en 2007, l'inventaire total des centres commerciaux de quartiers à Bell's Corners et à Nepean (excluant Merivale) a atteint une superficie de 957 690 p^2. Les taux d'inoccupation allaient de 6,8 % à 8,0 % (le taux d'inoccupation de commerce de détail le plus élevé à Ottawa) et les taux de location moyens allaient de 17,91 $ à 18,57 $.

Le secteur des Galeries d'Aylmer est une destination importante de commerce de détail à Gatineau. Il attire 7 % de tous les achats effectués par les résidents de Gatineau[12].

6.2.2 Documents de planification

Le Plan officiel d'Ottawa désigne une petite zone à l'intersection de l'autoroute 417 et de l'autoroute 416 comme zone d'emplois et institutionnelle.

Le Schéma d'aménagement de Gatineau désigne le Vieux Aylmer, à l'ouest de l'emprise routière du MTQ, comme un centre économique régional.

[12] GEOCOM. *Étude sur le commerce de détail*, 2007.

6.2.3 Possibilités de développement

Possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain (tourisme, redéveloppement, etc.)

La Carte 5.3 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux qui subsisteront sur les ponts MacDonald-Cartier et des Chaudières en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, le nombre de camions dans le corridor du centre-ville diminuera de 9,2 % (- 524).

Possibilités de développement économique industriel et intermodal dans le nouveau corridor

La Carte 5.4 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 526 camions.

Possibilités de développement économique en matière de services et de bureaux dans le nouveau corridor

La Carte 6.4 de l'Annexe 6 présente les débits des véhicules personnels dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 3 615 véhicules personnels. De tous les corridors, celui-là attirera le troisième nombre le plus élevé de véhicules personnels.

7.0 CORRIDOR 5 : ÎLE KETTLE (50 - 417)

La section qui suit décrit le Corridor 5: Île Kettle (50 - 417), situé à la limite ouest de l'aire d'étude est.

7.1 Zones résidentielles

7.1.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 11 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 39 699 résidents dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 19 647 à Gatineau, soit un total de 59 346.

Ce corridor longe plusieurs communautés, dont Manor Park en Ontario et La Cité au Québec.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 2 de l'Annexe 1, le nombre de logements mis en chantier à Ottawa, Vanier et Rockcliffe a diminué de 56,3 % entre 2002 et 2007, alors qu'il a augmenté de 12,7 % dans l'ancienne Ville de Gatineau au cours de la même période. En 2007, 1 016 logements ont été mis en chantier à Ottawa, Vanier et Rockcliffe (11,8 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN) et 929 à Gatineau (10,8 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN).

7.1.2 Documents de planification

Le Plan d'urbanisme de Gatineau désigne certaines petites zones à l'ouest de la montée Paiement pour la consolidation résidentielle. Le Plan officiel d'Ottawa désigne la zone au nord du chemin Montréal et à l'est de la promenade de l'Aviation comme communauté en développement.

7.1.3 Possibilités de développement

Le développement résidentiel prévu aura sans doute lieu, qu'une nouvelle liaison soit établie ou non. Cela est confirmé par le fait qu'au cours des 30 dernières années, la circulation sur les ponts de la RCN n'a cessé d'augmenter.

7.2 Zones d'emplois

7.2.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 11 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 22 323 emplois dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 7 407 à Gatineau, soit un total de 29 730.

Ce corridor longe Hawthorne, le deuxième plus important pôle d'emplois de la RCN (52 450 emplois). Il longe également deux importantes installations touristiques : les écuries du Carrousel de la GRC et le Musée de l'aviation du Canada. Ce corridor passe près des pistes de l'aéroport de Rockcliffe, de l'Hôpital Montfort et des bureaux de la Société canadienne d'hypothèques et de logement. À Gatineau, il longe l'important centre de commerces de détail et de services dans La Cité (boulevard Maloney et Montée Paiement), y compris les Promenades de l'Outaouais.

Bureaux

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 11 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait un total de 11 552 emplois dans les services, les bureaux publics et les bureaux privés à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 2 480 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 3 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux de bureaux dans l'est d'Ottawa et à Gloucester a atteint une superficie de 5 027 069 p^2. Les taux d'inoccupation allaient de 1,1 % (le taux d'inoccupation de bureaux le moins élevé à Ottawa) et 2,7 % et les taux de location bruts de classe « A » moyens allaient de 27,30 $ à 32,67 $.

La Cité compte quelques immeubles à bureaux, dont un immeuble fédéral et les Archives nationales.

Industries

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 11 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 2 761 emplois dans les industries à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 664 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 4 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux industriels à Coventry/Belfast, Cyrville, Sheffield et Sheffield/Lancaster a atteint une superficie de 8 519 464 p^2. Les taux d'inoccupation allaient de 1,8 % à 6,1 % et les taux de location moyens allaient de 6,05 $ (le taux de location industrielle le moins élevé à Ottawa) et 8,66 $.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 5 de l'Annexe 1, la superficie totale des terrains occupés dans le parc industriel Le Moulin a atteint 10 763 910 p^2. Ce parc industriel est utilisé à pleine capacité (les installations d'Avenor occupent tout le site).

Commerce de détail

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 11 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 4 268 emplois dans le commerce de détail à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 2 122 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 6 de l'Annexe 1, en 2007, l'inventaire total des centres commerciaux de quartiers dans l'est d'Ottawa et à Gloucester a atteint une superficie de 838 831 p^2. Les taux d'inoccupation allaient de 3,2 % à 4,5 % et les taux de location moyens allaient de 15,18 $ à 15,80 $ (parmi les taux de location pour le commerce de détail les moins élevés à Ottawa).

Le secteur Maloney (La Cité) est la principale destination pour le commerce de détail à Gatineau. Il attire 36 % de tous les achats effectués par les résidents de Gatineau[13].

7.2.2 Documents de planification

Le Plan officiel d'Ottawa désigne une grande zone dans le coin sud-ouest du « Split » comme zone d'emplois et quelques petites zones le long de l'autoroute 417 et de la route 174 comme centre polyvalent.

Le Plan d'urbanisme de Gatineau désigne la zone entourant l'intersection du boulevard Maloney et de la montée Paiement comme centre d'activités, alors que le Schéma d'aménagement de Gatineau désigne cette zone comme centre économique régional (Centre de la Cité). De plus, le Plan d'urbanisme désigne le parc industriel Le Moulin comme zone industrielle monofonctionnelle.

13 GEOCOM. *Étude sur le commerce de détail*, 2007.

7.2.3 Possibilités de développement

Possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain (tourisme, redéveloppement, etc.)

La Carte 5.5 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux qui subsisteront sur les ponts MacDonald-Cartier et des Chaudières en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, le nombre de camions dans le corridor du centre-ville diminuera de 30,2 % (- 1 724). Ce corridor affiche la plus importante réduction de circulation de camions dans le centre-ville métropolitain.

Possibilités de développement économique industriel et intermodal dans le nouveau corridor

La Carte 5.5 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 1 725 camions. De tous les corridors, celui-là attirera le plus grand nombre de camions.

Possibilités de développement économique en matière de services et de bureaux dans le nouveau corridor

La Carte 6.5 de l'Annexe 6 présente les débits des véhicules personnels dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 3 949 véhicules personnels. De tous les corridors, celui-là attirera le plus grand nombre de véhicules personnels.

8.0 CORRIDOR 6 : ÎLE LOWER DUCK (50 - 174/417)

La section qui suit décrit le Corridor 6 : Île Lower Duck (50 - 174/417), situé dans l'aire d'étude est.

8.1 Zones résidentielles

8.1.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 12 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 32 644 résidents dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 12 145 à Gatineau, soit un total de 44 789.

Ce corridor longe la communauté de Rivière Blanche au Québec.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 2 de l'Annexe 1, le nombre de logements mis en chantier à Gloucester a diminué de 67,3 % entre 2002 et 2007, alors qu'il a augmenté de 12,7 % à Gatineau au cours de la même période. En 2007, 1 014 logements ont été mis en chantier à Gloucester (11,8 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN) et 929 à Gatineau (10,8 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN).

8.1.2 Documents de planification

Le Plan d'urbanisme de Gatineau désigne quelques zones à l'ouest du boulevard Lorrain et au nord du boulevard St-René pour consolidation résidentielle. Il désigne également les terrains le long du boulevard Lorrain entre le boulevard St-René et Maloney pour redéveloppement résidentiel.

8.1.3 Possibilités de développement

Le développement résidentiel prévu aura sans doute lieu, qu'une nouvelle liaison soit établie ou non. Cela est confirmé par le fait qu'au cours des 30 dernières années, la circulation sur les ponts de la RCN n'a cessé d'augmenter.

8.2 Zones d'emplois

8.2.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 12 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 26 069 emplois dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 1 691 à Gatineau, soit un total de 27 760.

Ce corridor longe Hawthorne, le deuxième plus important pôle d'emplois dans la RCN (52 450 emplois). Il longe également des terres agricoles dans la Ceinture de verdure.

Bureaux

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 12 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait un total de 16 444 emplois dans les services, les bureaux publics et les bureaux privés à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 511 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 3 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux de bureaux dans l'est d'Ottawa et à Gloucester a atteint une superficie de 5 027 069 p^2. Les taux d'inoccupation

allaient de 1,1 % (le taux d'inoccupation de bureaux le moins élevé à Ottawa) et 2,7 % et les taux de location bruts de classe « A » moyens allaient de 27,30 $ à 32,67 $.

Il n'y a pas de regroupement important de bureaux dans ce secteur de Gatineau.

Industries

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 12 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 4 015 emplois dans les industries à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 493 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 4 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux industriels à Coventry/Belfast, Cyrville, Sheffield et Sheffield/Lancaster a atteint une superficie de 8 519 464 p^2. Les taux d'inoccupation allaient de 1,8 % à 6,1 % et les taux de location moyens allaient de 6,05 $ (le taux de location industrielle le moins élevé à Ottawa) et 8,66 $.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 5 de l'Annexe 1, la superficie totale des terrains occupés dans le parc industriel de St-René a atteint 2 152 782 p^2. Près de 80 % de la superficie totale est inoccupée.

Commerce de détail

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 12 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 3 722 emplois dans le commerce de détail à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 341 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 6 de l'Annexe 1, en 2007, l'inventaire total des centres commerciaux de quartiers dans l'est d'Ottawa et à Gloucester a atteint une superficie de 838 831 p^2. Les taux d'inoccupation allaient de 3,2 % à 4,5 % et les taux de location moyens allaient de 15,18 $ à 15,80 $ (parmi les taux de location pour le commerce de détail les moins élevés à Ottawa).

Il n'y a pas de regroupement important de commerces de détail dans ce secteur de Gatineau.

8.2.2 Documents de planification

Le Plan officiel d'Ottawa désigne une grande zone dans le coin sud-ouest du « Split » comme zone d'emplois et quelques petites zones le long de l'autoroute 417 et de la route 174 comme centre polyvalent.

De plus, il désigne une zone à l'ouest de la Ceinture de verdure comme zone d'emplois.

8.2.3 Possibilités de développement

Possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain (tourisme, redéveloppement, etc.)

La Carte 5.6 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux qui subsisteront sur les ponts MacDonald-Cartier et des Chaudières en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, le nombre de camions dans le corridor du centre-ville diminuera de 28,5 % (- 1 624). Ce corridor affiche la deuxième plus importante réduction de circulation de camions dans le centre-ville métropolitain.

Possibilités de développement économique industriel et intermodal dans le nouveau corridor

La Carte 5.6 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 1 625 camions. De tous les corridors, celui-là attirera le deuxième plus grand nombre de camions.

Possibilités de développement économique en matière de services et de bureaux dans le nouveau corridor

La Carte 6.6 de l'Annexe 6 présente les débits des véhicules personnels dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 3 685 véhicules personnels. De tous les corridors, celui-là attirera le deuxième plus grand nombre de véhicules personnels.

9.0 CORRIDOR 7 : AÉROPORT DE GATINEAU / BAIE MCLAURIN (50 - 174/417)

La section qui suit décrit le Corridor 7 : Aéroport de Gatineau / baie McLaurin (50 - 174/417), situé dans l'aire d'étude est.

9.1 Zones résidentielles

9.1.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 3 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 8 530 résidents dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 3 350 à Gatineau, soit un total de 11 879.

Ce corridor longe la communauté Convent Glen en Ontario.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 2 de l'Annexe 1, le nombre de logements mis en chantier à Gloucester a diminué de 67,3 % entre 2002 et 2007, alors qu'il a augmenté de 12,7 % à Gatineau au cours de la même période. En 2007, 1 014 logements ont été mis en chantier à Gloucester (11,8 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN) et 929 à Gatineau (10,8 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN).

9.1.2 Documents de planification

Aucun développement résidentiel important n'est prévu dans ce corridor.

9.1.3 Possibilités de développement

Le développement résidentiel prévu aura sans doute lieu, qu'une nouvelle liaison soit établie ou non. Cela est confirmé par le fait qu'au cours des 30 dernières années, la circulation sur les ponts de la RCN n'a cessé d'augmenter.

9.2 Zones d'emplois

9.2.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 13 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 2 825 emplois dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 964 à Gatineau, soit un total de 3 789.

Ce corridor longe des terres agricoles dans la Ceinture de verdure.

Bureaux

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 13 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait un total de 1 384 emplois dans les services, les bureaux publics et les bureaux privés à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 364 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 3 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux de bureaux à Gloucester a atteint une superficie de 1 312 799 p^2. Le taux d'inoccupation était de 1,1 % (le taux d'inoccupation de bureaux le moins élevé à Ottawa) et le taux de location brut de classe « A » moyenne était de 32,67 $.

Il n'y a pas de regroupement important de bureaux dans ce secteur de Gatineau.

Industries

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 13 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 490 emplois dans les industries à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 493 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 4 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux industriels à Orléans a atteint une superficie de 473 365 p^2. Le taux d'inoccupation était de 3,2 % et le taux de location moyen était de 7,50 $.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 5 de l'Annexe 1, la superficie totale de terrains occupés dans le parc industriel Aéroparc a atteint 18 083 369 p^2. C'est le parc industriel le plus important de Gatineau. Près de 60 % de la superficie totale est inoccupée et le prix des terrains varie entre 1,00 $ et 1,25 $. En mai 2008, ce parc industriel comptait 1 481 emplois et 102 entreprises[14].

Commerce de détail

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 13 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 413 emplois dans le commerce de détail à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 75 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 6 de l'Annexe 1, en 2007, l'inventaire total des centres commerciaux de quartiers à Gloucester a atteint une superficie de 359 292 p^2. Le taux d'inoccupation était de 4,5% et le taux de location moyen était de 15,18 $ (le taux de location pour commerce de détail le moins élevé à Ottawa).

Il n'y a pas de regroupement important de commerces de détail dans ce secteur de Gatineau.

9.2.2 Documents de planification

Le Plan d'urbanisme de Gatineau désigne le parc industriel Aéroparc comme terrain affecté à l'industrie légère, le parc industriel Parc de la Salubrité comme terrain affecté à l'industrie lourde et la zone au nord de l'Aéroparc comme terrain affecté à l'agro-industrie.

Le Schéma d'aménagement de Gatineau désigne l'Aéroparc comme centre économique régional.

La Ville de Gatineau prévoit établir une gare intermodale dans ce corridor. Ce projet comprend un centre de tri, de compostage et de transbordement.

9.2.3 Possibilités de développement

Possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain (tourisme, redéveloppement, etc.)

La Carte 5.7 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux qui subsisteront sur les ponts MacDonald-Cartier et des Chaudières en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, le nombre de camions dans le corridor du centre-ville diminuera de 20,2 % (- 1 153).

[14] LIC-OUTAOUAIS. *Sommaire SCIAN, Aéroparc Industriel et Carrefour Intermodal*, mai 2008.

Possibilités de développement économique industriel et intermodal dans le nouveau corridor

La Carte 5.7 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 1 153 camions.

Possibilités de développement économique en matière de services et de bureaux dans le nouveau corridor

La Carte 6.7 de l'Annexe 6 présente les débits des véhicules personnels dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 3 245 véhicules personnels.

10.0 CORRIDOR 8 : CHEMIN 10TH LINE - MONTÉE MINEAULT (50 - 174/417)

La section qui suit décrit le Corridor 8 : Chemin 10th Line - montée Mineault (50 - 174/417), situé dans l'aire d'étude est.

10.1 Zones résidentielles

10.1.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 14 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 31 850 résidents dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 1 941 à Gatineau, soit un total de 33 791.

Ce corridor longe plusieurs communautés, dont Orléans en Ontario.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 2 de l'Annexe 1, le nombre de logements mis en chantier à Gloucester a diminué de 67,3 % et de 18,2 % à Cumberland entre 2002 et 2007, alors qu'il a augmenté de 12,7 % à Gatineau et diminué de 77,5 % à Masson-Angers au cours de la même période. En 2007, 1 014 logements ont été mis en chantier à Gloucester (11,8 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN), 980 à Cumberland (11,4 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN), 929 à Gatineau (10,8 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN) et 32 à Masson-Angers (0,4 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN).

10.1.2 Documents de planification

Aucun développement résidentiel important n'est prévu dans ce corridor.

10.1.3 Possibilités de développement

Le développement résidentiel prévu aura sans doute lieu, qu'une nouvelle liaison soit établie ou non. Cela est confirmé par le fait qu'au cours des 30 dernières années, la circulation sur les ponts de la RCN n'a cessé d'augmenter.

10.2 Zones d'emplois

10.2.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 14 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 9 555 emplois dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 485 à Gatineau, soit un total de 10 041.

Ce corridor longe des terres agricoles protégées à Gatineau. Il longe également le centre commercial Place d'Orléans et l'Île Petrie à Ottawa.

Bureaux

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 14 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait un total de 4 028 emplois dans les services, les bureaux publics et les bureaux privés à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 168 à Gatineau.

Il n'y a pas de regroupement important de bureaux dans ce secteur de la RCN.

Industries

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 14 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 737 emplois dans les industries à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 234 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 4 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux industriels à Orléans a atteint une superficie de 473 365 p^2. Le taux d'inoccupation était de 3,2 % et le taux de location moyen était de 7,50 $.

Il n'y a pas de zone ou de parc industriel important dans ce secteur de Gatineau.

Commerce de détail

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 14 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 2 710 emplois dans le commerce de détail à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 51 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 6 de l'Annexe 1, en 2007, l'inventaire total des centres commerciaux de quartiers à Orléans a atteint une superficie de 705 157 p^2. Le taux d'inoccupation était de 4,6 % et le taux de location moyen était de 15,22 $ (parmi les taux de location pour commerce de détail les moins élevés à Ottawa).

Il n'y a pas de regroupement important de commerces de détail dans ce secteur de Gatineau.

10.2.2 Documents de planification

Le Plan officiel d'Ottawa désigne une zone entre la route 174 et le boulevard St. Joseph à l'ouest du chemin 10th Line comme centre polyvalent et centre-ville.

10.2.3 Possibilités de développement

Possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain (tourisme, redéveloppement, etc.)

La Carte 5.8 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux qui subsisteront sur les ponts MacDonald-Cartier et des Chaudières en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, le nombre de camions dans le corridor du centre-ville diminuera de 17,0 % (- 973).

Possibilités de développement économique industriel et intermodal dans le nouveau corridor

La Carte 5.8 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 973 camions.

Possibilités de développement économique en matière de services et de bureaux dans le nouveau corridor

La Carte 6.8 de l'Annexe 6 présente les débits des véhicules personnels dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 3 209 véhicules personnels.

11.0 CORRIDOR 9 : ÎLE PETRIE (EST) (50 - 174/417)

La section qui suit décrit le Corridor 9 : Île Petrie (est) (50 - 174/417), situé dans l'aire d'étude est.

11.1 Zones résidentielles

11.1.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 15 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 26 870 résidents dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 2 179 à Gatineau, soit un total de 29 048.

Ce corridor longe plusieurs communautés, dont Orléans en Ontario et Angers au Québec.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 2 de l'Annexe 1, le nombre de logements mis en chantier à Cumberland a augmenté de 18,2 % entre 2002 et 2007, alors qu'il a diminué de 77,5 % à Masson-Angers au cours de la même période. En 2007, 980 logements ont été mis en chantier à Cumberland (11,4 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN) et 32 à Masson-Angers (0,4 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN).

11.1.2 Documents de planification

Aucun développement résidentiel important n'est prévu dans ce corridor.

11.1.3 Possibilités de développement

Le développement résidentiel prévu aura sans doute lieu, qu'une nouvelle liaison soit établie ou non. Cela est confirmé par le fait qu'au cours des 30 dernières années, la circulation sur les ponts de la RCN n'a cessé d'augmenter.

11.2 Zones d'emplois

11.2.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 15 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 4 698 emplois dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 243 à Gatineau, soit un total de 4 940.

Ce corridor longe des terres agricoles protégées à Gatineau et des terres agricoles sur le chemin Frank Kenny à Ottawa. Il longe également l'Île Petrie à Ottawa.

Bureaux

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 15 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait un total de 2 035 emplois dans les services, les bureaux publics et les bureaux privés à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 89 à Gatineau.

Il n'y a pas de regroupement important de bureaux dans ce secteur de la RCN.

Industries

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 15 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 617 emplois dans les industries à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 59 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 4 de l'Annexe 1, en 2008, l'inventaire total des locaux industriels à Orléans a atteint une superficie de 473 365 p^2. Le taux d'inoccupation était de 3,2 % et le taux de location moyen était de 7,50 $.

Il n'y a pas de zone ou de parc industriel important dans ce secteur de Gatineau.

Commerce de détail

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 15 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 1 231 emplois dans le commerce de détail à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 49 à Gatineau.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 6 de l'Annexe 1, en 2007, l'inventaire total des centres commerciaux de quartiers à Orléans a atteint une superficie de 705 157 p^2. Le taux d'inoccupation était de 4,6 % et le taux de location moyen était de 15,22 $ (parmi les taux de location pour commerce de détail les moins élevés à Ottawa).

Il n'y a pas de regroupement important de commerces de détail dans ce secteur de Gatineau.

11.2.2 Documents de planification

Le Plan officiel d'Ottawa désigne une zone à l'intersection de la route 174 et du chemin Trim comme zone d'emplois.

11.2.3 Possibilités de développement

Possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain (tourisme, redéveloppement, etc.)

La Carte 5.9 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux qui subsisteront sur les ponts MacDonald-Cartier et des Chaudières en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, le nombre de camions dans le corridor du centre-ville diminuera de 16,9 % (- 967).

Possibilités de développement économique industriel et intermodal dans le nouveau corridor

La Carte 5.9 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 968 camions.

Possibilités de développement économique en matière de services et de bureaux dans le nouveau corridor

La Carte 6.9 de l'Annexe 6 présente les débits des véhicules personnels dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 3 324 véhicules personnels.

12.0 CORRIDOR 10 : MASSON - ANGERS CUMBERLAND (50 - 174/417)

La section qui suit décrit le Corridor 10 : Masson - Angers Cumberland (50 - 174/417), situé dans l'aire d'étude est.

12.1 Zones résidentielles

12.1.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 16 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 5 687 résidents dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 3 947 à Gatineau, soit un total de 9 633.

Ce corridor longe plusieurs communautés, dont Cumberland en Ontario et Masson au Québec.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 2 de l'Annexe 1, le nombre de logements mis en chantier à Cumberland a augmenté de 18,2 % entre 2002 et 2007, alors qu'il a diminué de 77,5 % à Masson-Angers au cours de la même période. En 2007, 980 logements ont été mis en chantier à Cumberland (11,4 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN) et 32 à Masson-Angers (0,4 % de tous les logements mis en chantier dans la RCN).

12.1.2 Documents de planification

Aucun développement résidentiel important n'est prévu dans ce corridor.

12.1.3 Possibilités de développement

Le développement résidentiel prévu aura sans doute lieu, qu'une nouvelle liaison soit établie ou non. Cela est confirmé par le fait qu'au cours des 30 dernières années, la circulation sur les ponts de la RCN n'a cessé d'augmenter.

12.2 Zones d'emplois

12.2.1 Conditions existantes

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 16 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 1 245 emplois dans la zone tampon de ce corridor à Ottawa et 584 à Gatineau, soit un total de 1 829.

Ce corridor longe des terres agricoles protégées à Gatineau et des terres agricoles sur la route 174 à Ottawa. De plus, il recoupe le corridor du traversier Masson-Cumberland.

Bureaux

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 16 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait un total de 712 emplois dans les services, les bureaux publics et les bureaux privés à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 202 à Gatineau.

Il n'y a pas de regroupement important de bureaux dans ce secteur de la RCN.

Industries

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 16 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 315 emplois dans les industries à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 162 à Gatineau.

Il n'y a pas de zone ou de parc industriel important dans ce secteur d'Ottawa.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 5 de l'Annexe 1, la superficie totale des terrains occupés dans le parc industriel de Buckingham a atteint 2 061 286 p^2. Près de 7 % de la superficie totale est inoccupée et le prix des terrains est de 2,00 $. La superficie totale des terrains occupés dans le parc industriel de Masson-Angers a atteint 155 538 p^2. Près de 83 % de la superficie totale est inoccupée et le prix des terrains est de 1,25 $.

Commerce de détail

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 6 de l'Annexe 1, en 2005, il y avait 129 emplois dans le commerce de détail à l'intérieur de ce corridor à Ottawa et 96 à Gatineau.

Il n'y a pas de regroupement important de commerces de détail dans ce secteur de la RCN.

12.2.2 Documents de planification

Le Plan officiel d'Ottawa désigne une zone à l'intersection de la route 174 et du chemin Trim comme zone d'emplois.

12.2.3 Possibilités de développement

Possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain (tourisme, redéveloppement, etc.)

La Carte 5.10 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux qui subsisteront sur les ponts MacDonald-Cartier et des Chaudières en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, le nombre de camions dans le corridor du centre-ville diminuera de 8,4 % (- 478).

Possibilités de développement économique industriel et intermodal dans le nouveau corridor

La Carte 5.10 de l'Annexe 5 présente les débits des véhicules commerciaux dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 479 camions.

Possibilités de développement économique en matière de services et de bureaux dans le nouveau corridor

La Carte 6.10 de l'Annexe 6 présente les débits des véhicules personnels dans ce corridor en 2031. Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, il attirera 2 062 véhicules personnels.

13.0 RETOUR SUR LES IMPACTS PRÉVUS

Cette dernière section présente un aperçu des impacts prévus par corridor.

13.1 Zones résidentielles

Le développement résidentiel prévu aura sans doute lieu, qu'une nouvelle liaison soit établie ou non. Cela est confirmé par le fait qu'au cours des 30 dernières années, la circulation sur les ponts de la RCN n'a cessé d'augmenter.

13.2 Zones d'emplois

Le Tableau 17 de l'Annexe 1 présente un sommaire des impacts économiques par corridor.

13.2.1 Possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain (tourisme, redéveloppement, etc.)

En 2005, 5 708 camions traversaient chaque jour la rivière des Outaouais, en empruntant le pont MacDonald-Cartier ou le pont des Chaudières. Une réduction de la circulation de camions dans ce secteur de la RCN appuiera le développement économique et l'intensification de l'utilisation du sol dans le centre-ville métropolitain, en rendant les terrains plus attrayants.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, les corridors 5 et 6 affichent la plus importante réduction de la circulation de camions dans le corridor du centre-ville (environ 30 %). Les corridors 1 et 2 affichent les pourcentages les moins élevés (7,4 % et 7,5 %).

13.2.2 Possibilités de développement économique industriel et intermodal dans le nouveau corridor

Une augmentation de la circulation de camions dans un corridor accroîtra les possibilités de développement industriel et intermodal.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, les corridors 5 et 6 affichent les plus importantes augmentations de la circulation de camions (1 725 et 1 625 camions). Les corridors 1 et 2 affichent les valeurs les moins élevées (425 et 431).

13.2.3 Possibilités de développement économique en matière de services et de bureaux dans le nouveau corridor

Une augmentation de la circulation de véhicules personnels dans un corridor accroîtra les possibilités de développement des services et des bureaux.

Tel qu'il est indiqué dans le Tableau 17 de l'Annexe 1, les corridors 5, 6, et 4 affichent les plus importantes augmentations de la circulation de véhicules personnels (3 949, 3 685 et 3 615 véhicules personnels). Les corridors 1 et 2 affichent les valeurs les moins élevées (1 687 et 1 767).

CONCLUSION

La présente étude décrit les impacts économiques possibles d'une nouvelle liaison interprovinciale dans la RCN. Les dix corridors affichent différents niveaux d'impacts sur l'économie régionale.

Le corridor 5 – Île Kettle et le corridor 6 – Île Lower Duck présentent les meilleurs performances pour ce qui est des possibilités de soutien et d'amélioration de l'économie du centre-ville métropolitain et des possibilités de développement économique industriel, intermodal, des services et des bureaux. Ces deux corridors, situés dans l'aire d'étude est, affichent la plus importante réduction de la circulation de camions dans le centre-ville métropolitain et les plus importantes augmentations de la circulation de camions et de véhicules personnels dans le corridor.

Les corridors situés aux extrémités (les corridors 1, 2 et 10) présentent les pires performances.

Les corridors 5 et 6 amélioreront l'accessibilité à certains des plus importants pôles d'emplois de la RCN. Des dix corridors, ce sont les plus près du plus important pôle d'emploi de la région, à savoir le centre des affaires (CBD) métropolitain. Ces deux corridors amélioreront également l'accessibilité à Hawthrone, le deuxième plus important pôle d'emploi de la RCN et à La Cité à Gatineau (corridor 5). Les corridors 5 et 6 rendront plus attrayantes plusieurs zones industrielles et intermodales, et des zones de services et de bureaux, des deux côtés de la rivière des Outaouais, grâce à une meilleure accessibilité.

14.0 DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

AGRICULTURE CANADA, DIRECTION GÉNÉRALE DE LA RECHERCHE. *The Soils of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton*, volume 1, Rapport n° 58, 1987.

AGUILERA, A. « Services aux entreprises, centralité et multipolarisation. Le cas de Lyon », *Revue d'économie régionale et urbaine*, 2002, n° 3, p. 397-422.

BAUMONT, C., F. BOURDON et R. GUILLAIN. « Mutations urbaines et logiques de localisation des emplois, le cas de la communauté de l'agglomération dijonnaise », *Revue d'économie régionale et urbaine*, 2004, n° 4, p. 579-608.

CARTIER – TOTTEN SIMS HUBICKI ASSOCIATES. *Transport interprovincial dans la région de la capitale nationale, Étude économique, Rapport final préliminaire*, février 1999, 68 pages.

CLD GATINEAU. *Plan stratégique DE – CLDG 2006-2009, Allier nos forces et développer nos stratégies, Viser l'excellence, profiter de la croissance*, adopté en août 2006, 6 pages.

COFFEY, W.J., R.DROLET et M. POLÈSE. « Examining the thesis of CBD decline: evidence from the Montreal Metropolitan Area », *Environment and Planning A*, 1996, vol. 28, p. 1795-1814.

COFFEY, W.J., C. MANZAGOL et R.G. SHEARMUR. « L'évolution spatiale de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal, 1981-1996 », *Cahiers de géographie du Québec*, 2000, vol. 44, n° 123, p. 325-339.

COFFEY, W.J, et R.G. SHEARMUR. « A tale of four cities: intrametropolitan employment distribution in Toronto, Montreal, Vancouver and Ottawa-Hull, 1981-1996 », *Environment and Planning A*, 2002, vol. 34, p. 575-598.

COFFEY, W.J, et R.G. SHEARMUR. « The identification of employment centres in Canadian metropolitan areas: the example of Montreal, 1996 », *The Canadian Geographer/Le Géographe canadien*, 2001, vol. 45, n° 3, p. 371-386.

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Plan directeur de la Ceinture de verdure*, 1996.

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC. *Plans de la zone agricole*, 1990.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS. *Schéma d'aménagement et de développement de la CUO*, en vigueur depuis le 5 janvier 2000.

CUSHMAN & WAKEFIELD LePAGE. *Ottawa Industrial Report*, 1er trimestre 2008.

CUSHMAN & WAKEFIELD LePAGE. *Ottawa Office Report*, 1er trimestre 2008.

CUSHMAN & WAKEFIELD LePAGE. *Ottawa Retail Report*, 4e trimestre 2007.

GÉOCOM, GGBB. *Étude sur le commerce de détail – Partie 1, Analyse de marché et caractérisation commerciale, Rapport d'étape 1* – Version finale, juin 2007.

GÉOCOM, GGBB. *Étude sur le commerce de détail – Partie 2, Stratégie de développement de la fonction commerciale, Rapport d'étape 2*, 25 septembre 2007.

HAIDER, Murtaza. *A Spatial Hedonic Price Index for Freehold Properties in the Greater Toronto Area - Application of Spatial Autoregressive Techniques*, University of Toronto, Department of Civil Engineering, Toronto, Ontario, 1999.

MCCORMICK RANKIN CORPORATION / PARSONS BRINCKERHOFF. *TRANS Model Redevelopment, Technical Report, Draft*, mars 2008

RIVARD, Guillaume. *Analyzing the interdependencies between suburbanization of employment and transportation infrastructure in the Greater Montréal Area*, School of Urban Planning, Université McGill, septembre 2006, 55 pages.

SAINT-LAURENT, G. « Impact de l'autoroute sur le milieu, étude bibliographique et propositions de recherche », *Cahiers de géographie du Québec*, 1983, vol. 27, n° 70, p. 63-78.

SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUE ET DE LOGEMENT. *Perspectives du marché de l'habitation, Gatineau*, automne 2007.

SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUE ET DE LOGEMENT. *Perspectives du marché de l'habitation, Ottawa*, automne 2007.

TELLIER, Luc-Normand. *Économie spatiale, Rationalité économique de l'espace habité*, Gaëtan Morin Éditeur, 2e édition, Boucherville (Canada), 1993.

TERRAL, Laurent, et Richard SHEARMUR. *Que nous apprend la dynamique spatiale de la croissance d'emploi sur l'évolution de la forme urbaine de Montréal?,* INRS – Urbanisation, Culture et Société, Montréal, mars 2005, 18 pages.

TERRAL, Laurent, et Richard SHEARMUR. *Structures et logiques du redéploiement de l'emploi métropolitain*, INRS – Urbanisation, Culture et Société, Lille, juin 2005, 12 pages.

TRANS. *Transportation planning model*, 2008.

TRANSPORTATION RESEARCH BOARD. *Framework for classifying and evaluating economic impacts caused by a transportation improvement*, Transportation research record 1274, 1990, p. 41-52.

VILLE DE GATINEAU. Extrait du procès-verbal d'une séance ordinaire du conseil municipal tenue le 13 novembre 2007.

VILLE DE GATINEAU. *Habiter ma ville, Politique d'habitation*, octobre 2006, 36 pages.

VILLE DE GATINEAU. *Plan d'urbanisme #500*, 2005.

VILLE DE GATINEAU. *Plan stratégique 2003-2007*.

VILLE DE GATINEAU. Parcs industriels, http://www.ville.gatineau.qc.ca/dev-econ/parcsindustriels.htm

VILLE DE GATINEAU, CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE. *Profil économique de la Ville de Gatineau*, février 2004, 56 pages.

VILLE DE GATINEAU, LIC-OUTAOUAIS. *Sommaire SCIAN, Aéroparc Industriel et Carrefour Intermodal*, mai 2008.

VILLE D'OTTAWA. *Plan officiel 2020*, adopté par le Council en mai 2003 et modifié en novembre 2006.

VILLE D'OTTAWA. *Greenspace Master Plan - Strategies for Ottawa's Urban Greenspaces*, 23 août 2006.

VILLE D'OTTAWA, PLANNING AND GROWTH MANAGEMENT DEPARTMENT. *Annual Development Report 2007*, avril 2008, 99 pages.

15.0 ANNEXES

Annexe 1 : Tableaux 1 à 17

Annexe 2 : Carte 2.1 : Corridors retenus

Annexe 3 : Carte 3.1 : Utilisations du sol régionales existantes

Annexe 4 : Cartes 4.1 à 4.8 : Affectations du sol

Annexe 5 : Cartes 5.1 à 5.10 : Débits quotidiens des véhicules commerciaux en 2031

Annexe 6 : Cartes 6.1 à 6.10 : Débits des véhicules personnels à l'heure de pointe du matin en 2031