



**INTERPROVINCIAL CROSSINGS  
ENVIRONMENTAL  
ASSESSMENT**



**ÉVALUATION  
ENVIRONNEMENTALE DES  
LIAISONS INTERPROVINCIALES**

## Étude d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales

### Impacts sur les collectivités

**Rapport final**  
14 janvier 2013



## Table des matières

1	INTRODUCTION.....	1
2	MÉTHODE.....	3
2.1	Définitions.....	3
2.2	Principes de bonne conception des espaces communautaires et de cohésion sociale .....	3
2.2.1	<i>Principes de bonne conception des espaces communautaires .....</i>	4
2.2.2	<i>Principes de cohésion sociale .....</i>	9
2.2.3	<i>Incidence sur l'étude des impacts sur les collectivités.....</i>	10
2.3	Aperçu des enjeux pertinents soulevés pendant les consultations de la phase 2B au sujet des impacts sur les collectivités .....	11
2.3.1	<i>Enjeux pertinents relatifs aux impacts sur les collectivités des quartiers d'Ottawa .....</i>	11
2.3.2	<i>Enjeux pertinents relatifs aux collectivités des quartiers de Gatineau .....</i>	14
2.3.3	<i>Enjeux pertinents relatifs aux collectivités des quartiers du centre-ville d'Ottawa .....</i>	14
2.3.4	<i>Incidence sur l'étude des impacts sur les collectivités.....</i>	15
2.4	Éléments et facteurs .....	16
2.4.1	<i>Sous-facteur Impacts sur les collectivités -1 : Impacts sur les collectivités voisines découlant du prolongement ou de l'élargissement d'une route existante pour l'aménagement d'un pont .....</i>	16
2.4.2	<i>Sous-facteur Impacts sur les collectivités – 2 : Impact sur les collectivités voisines découlant de l'accès limité aux installations et aux éléments communautaires .....</i>	16
2.4.3	<i>Sous-facteur Impacts sur les collectivités – 3 : Apport aux collectivités durables.....</i>	17
2.5	Seuils de détermination de l'importance des impacts sur les collectivités .....	18
3	DESCRIPTION DES COLLECTIVITÉS.....	20
3.1	Identification et caractéristiques des quartiers.....	20
3.1.1	<i>Quartiers d'Ottawa .....</i>	20
3.1.2	<i>Quartiers de Gatineau.....</i>	21

3.2	Profil sociodémographique des quartiers.....	22
3.2.1	<i>Quartiers d'Ottawa</i> .....	23
3.2.2	<i>Quartiers de Gatineau</i> .....	25
3.3	Installations et équipements collectifs existants par quartier.....	29
3.3.1	<i>Quartiers d'Ottawa</i> .....	29
3.3.2	<i>Quartiers de Gatineau</i> .....	31
3.4	Installations de transport existantes et modèles et modes de circulation connexes par quartier .....	32
3.4.1	<i>Quartiers d'Ottawa</i> .....	32
3.4.2	<i>Quartiers de Gatineau</i> .....	33
4	ÉVALUATION DES IMPACTS DANS CHAQUE CORRIDOR .....	34
4.1	Aperçu des études fonctionnelles et des mesures d'atténuation .....	34
4.1.1	<i>Corridor 5</i> .....	34
4.1.2	<i>Corridor 6</i> .....	35
4.1.3	<i>Corridor 7</i> .....	36
4.2	Impacts sur les collectivités voisines découlant du prolongement ou de l'élargissement d'une route existante pour l'aménagement d'un pont (sous-facteur <i>Impacts sur les collectivités -1</i> ) .....	37
4.2.1	<i>Corridor 5</i> .....	37
4.2.2	<i>Corridor 6</i> .....	38
4.2.3	<i>Corridor 7</i> .....	39
4.3	Impacts sur les collectivités voisines découlant de l'accès limité aux installations et aux éléments communautaires (sous-facteur <i>Impacts sur les collectivités -2</i> ) .....	40
4.3.1	<i>Corridor 5</i> .....	40
4.3.2	<i>Corridor 6</i> .....	41
4.3.3	<i>Corridor 7</i> .....	42

4.4	Apport aux collectivités durables (sous-facteur <i>Impacts sur les collectivités -3</i> ) .....	42
4.4.1	<i>Corridor 5</i> .....	42
4.4.2	<i>Corridor 6</i> .....	45
4.4.3	<i>Corridor 7</i> .....	48
5	ANALYSE COMPARÉE DES CORRIDORS .....	51
5.1	Impacts sur les collectivités voisines découlant du prolongement ou de l'élargissement d'une route existante pour l'aménagement d'un pont (sous-facteur <i>Impacts sur les collectivités -1</i> ) .....	51
5.2	Impacts sur les collectivités voisines découlant de l'accès limité aux installations et aux éléments communautaires (sous-facteur <i>Impacts sur les collectivités -2</i> ) .....	52
5.3	Apport aux collectivités durables (sous-facteur <i>Impacts sur les collectivités -3</i> ) .....	52
5.4	Conclusions .....	53
	RÉFÉRENCES .....	54

## Liste des figures

Figure 1	– Zone d'étude de l'analyse de l'utilisation du sol.....	7
Figure 2	– Localisations des points origine-destination (O-D) sélectionnés dans chaque corridor.....	19

## Liste des tableaux

Tableau 1	– Critères de durabilité d'une collectivité .....	5
Tableau 2	– Données démographiques de 2005 par groupe d'âge dans le corridor 5 - Ottawa.....	23
Tableau 3	– Données d'emploi de 2005 par catégorie dans le corridor 5 - Ottawa.....	24
Tableau 4	– Données démographiques de 2005 par groupe d'âge dans le corridor 6 - Ottawa.....	25
Tableau 5	– Données démographiques de 2005 par groupe d'âge dans le corridor 7 - Ottawa.....	25
Table 6	– Données démographiques de 2005 par groupe d'âge dans le corridor 5 - Gatineau.....	26
Tableau 7	– Données d'emploi de 2005 par catégorie dans le corridor 5 - Gatineau .....	27
Tableau 8	– Données démographiques de 2005 par groupe d'âge dans le corridor 6 - Gatineau.....	27
Tableau 9	: Données d'emploi de 2005 par catégorie dans le corridor 6 - Gatineau.....	28

Tableau 10 – Données démographiques de 2005 par groupe d'âge dans le corridor 7 - Gatineau .....	28
Tableau 11 – Données d'emploi de 2005 par catégorie dans le corridor 7 - Gatineau .....	29
Tableau 12 – Corridor 5 – Changement dans le temps de navettage, en minutes – Heures de pointe du matin (2031).....	44
Tableau 13 – Corridor 6 – Changement dans le temps de navettage, en minutes – Heures de pointe du matin (2031).....	46
Tableau 14 – Corridor 7 – Changement dans le temps de navettage, en minutes – Heures de pointe du matin (2031).....	49
Tableau 15 – Comparaison des corridors pour le sous-facteur <i>impacts sur les collectivités</i> - 1 – Impacts sur les collectivités voisines découlant du prolongement ou de l'élargissement de la route.....	51
Tableau 16 – Comparaison des corridors pour le sous-facteur <i>impacts sur les collectivités</i> - 2 – Accès limité aux installations et aux éléments communautaires .....	52
Tableau 17 – Comparaison des corridors pour le sous-facteur <i>impacts sur les collectivités</i> – 3 – Apport aux collectivités durables.....	53

## Annexes

- A. Les méthodes de l'étude définies à l'annexe B du Rapport sur la conception de l'étude – Phase 2B
- B. Représentations graphiques des scénarios de circulation quotidienne de camions en 2031 au centre-ville d'Ottawa

## 1 INTRODUCTION

Mentionnées en tant que sous-facteur du facteur 4.0, Environnement social, dans le Rapport de conception de la Phase 2 de l'étude et dans le Rapport final de la Phase 2B sur les méthodes d'évaluation, les impacts sur les collectivités désignent ceux qui ne sont pas traités ailleurs et qui affectent les collectivités des corridors dans le projet d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale. Ce rapport met l'accent sur les impacts suivants sur les collectivités ou les sous-facteurs pertinents :

- les impacts sur les collectivités voisines découlant du prolongement ou de l'élargissement de la route existante pour l'aménagement d'un pont;
- les impacts sur les collectivités voisines découlant de l'accès limité aux installations et aux éléments communautaires;
- l'apport aux collectivités durables.

Les sous-facteurs suivants sont pris en compte dans le facteur 4.0, Environnement social, dans le Rapport de conception de l'étude, mais sont exclus de l'évaluation des impacts sur les collectivités car ils sont étudiés dans d'autres rapports d'étude :

- l'intrusion visuelle;
- les effets de la qualité de l'air sur la santé humaine;
- les effets du bruit;
- les effets des vibrations;
- les loisirs.

D'autres facteurs contenus dans le Rapport de conception de l'étude, notamment ceux qui suivent, sont exclus de l'évaluation des impacts sur les collectivités mais sont étudiés dans d'autres rapports d'étude :

- la circulation et les transports (facteur 1.0);
- l'environnement naturel (facteur 2.0);
- l'environnement culturel (facteur 3.0);
- l'utilisation de l'eau et les ressources (facteur 5.0);
- l'environnement économique (facteur 6.0);
- l'utilisation du sol et les biens fonciers (facteur 7.0);
- les coûts (facteur 8.0).

Tous ces facteurs et sous-facteurs peuvent, d'une façon ou d'une autre, être considérés comme pertinents dans une évaluation des impacts sur les collectivités dans chacun des corridors à l'étude, mais ne font pas l'objet du présent rapport afin d'éviter un double emploi avec les résultats d'autres rapports d'étude.

Le présent rapport fait appel au même processus que celui proposé pour l'Évaluation environnementale dans son ensemble. Les impacts sur les collectivités des trois corridors à l'étude et pertinents aux sous-facteurs correspondants sont analysés en fonction des trois étapes suivantes :

1. la description des collectivités;
2. l'évaluation des effets des tracés proposés et l'identification de mesures d'atténuation potentielles;
3. l'analyse comparative des corridors.

## 2 MÉTHODE

La méthode d'étude des impacts sur les collectivités décrite dans la présente section se fonde sur celle établie pour l'Étude des impacts sur les collectivités contenue à l'appendice B du Rapport de conception de l'étude – Phase 2A (voir l'**annexe A** du présent rapport). La portée de l'étude a été élargie de manière à tenir compte des points suivants :

1. les principes de bonne conception des espaces communautaires et de cohésion sociale;
2. les enjeux pertinents relatifs aux impacts sur les collectivités soulevés par les participants au cours des première et deuxième rondes de consultation publique pendant la phase 2B de l'étude.

### 2.1 Définitions

Comme l'indique l'annexe C du Rapport de conception de l'étude – Phase 2A :

- « On entend par “collectivité” un groupe de personnes ayant un intérêt social ou économique commun et résidant à proximité les unes des autres au sein d'une société plus large. »
- « Les “collectivités voisines” (ou des corridors) sont celles qui sont situées à l'intérieur ou qui sont voisines de l'un des trois corridors proposés et qui risquent d'être touchées directement par des enjeux tels que les perturbations dues à la construction du pont, les incidences sur le trafic et la perte potentielle d'espaces verts ou d'autres caractéristiques locales. »
- « On entend par “valeur communautaire” la notion partagée, liée à l'identité ou au caractère d'un voisinage, et qui influe sur la décision des individus de s'y joindre ou de le quitter. »
- « Le processus d'un Plan de valeurs communautaires (PVC) a pour but de déterminer et de comprendre les valeurs et les préoccupations culturelles, sociales, historiques et environnementales des résidents des collectivités voisines ou situées à proximité des trois emplacements proposés pour une nouvelle liaison interprovinciale. »

Dans le contexte du présent rapport, les limites des collectivités voisines correspondent à celles définies dans le Rapport sur les transports et utilisées dans le Rapport sur l'utilisation du sol, à savoir : 300 m de part et d'autre de la route principale du corridor (voir la **figure 1** [« **Zone d'étude de l'utilisation du sol** »]).

### 2.2 Principes de bonne conception des espaces communautaires et de cohésion sociale

Pour mieux évaluer les effets du projet sur les collectivités, la présente section donne un aperçu général des principes de bonne conception des espaces communautaires et de cohésion sociale applicables à l'évaluation des trois corridors à l'étude.



### ***2.2.1 Principes de bonne conception des espaces communautaires***

Le **tableau 1** énumère les critères de durabilité qu'emploient de nombreuses administrations pour évaluer les environnements bâtis de toutes échelles et de tous types. Selon la disponibilité des ressources, de l'emplacement, des caractéristiques et des préférences de la collectivité, il se peut que seulement quelques-uns ou tous les critères du tableau s'appliquent (Ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario, 2009, p. 6).

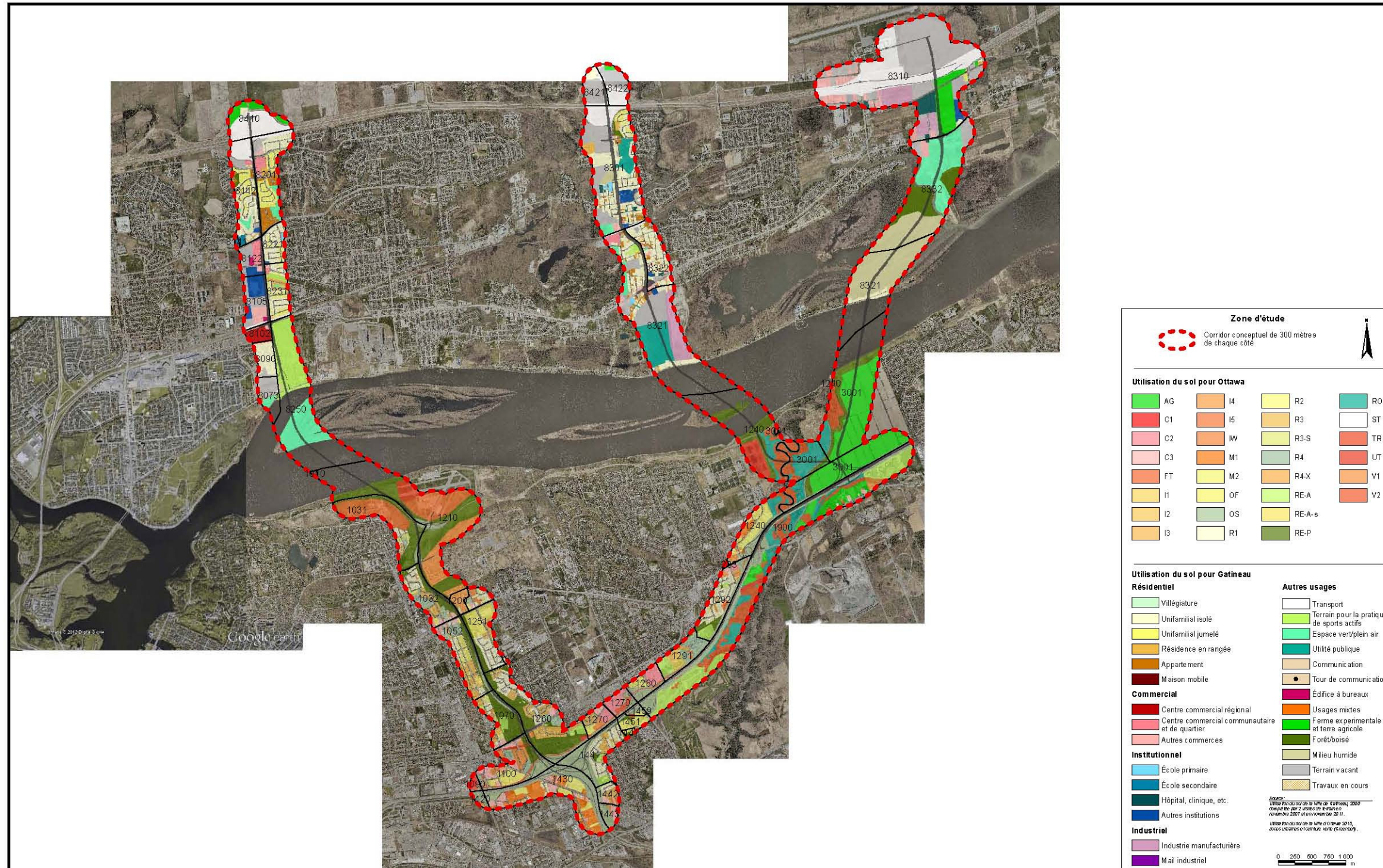
**Tableau 1 – Critères de durabilité d'une collectivité**

Critères de durabilité	Description
<b>Densité</b>	Nombre de personnes, de services et d'emplois par unité de surface (exemple : par hectare, acre, kilomètre carré).
<b>Combinaison des types d'aménagement</b>	Combinaisons de types d'aménagement compatibles ou synergétiques qui peuvent comprendre des espaces commerciaux, résidentiels (comprend les ateliers-résidences), institutionnels, culturels, de vente au détail, récréatifs, naturels ou industriels situés dans une ou plusieurs régions géographiques données.
<b>Options de mobilité</b>	Qualité des infrastructures piétonnières, de cyclisme et de transport en commun selon leur commodité, leur sûreté et leur confort; présence et état des trottoirs; conception des rues selon la sécurité et la facilité de déplacement; mobilier urbain bien situé, utile et attrayant, réverbères, droits de passage, recul et orientation des édifices pour faciliter le passage et l'accès aux piétons de toutes conditions.
<b>Interconnectivité</b>	Degré auquel les routes, les passages piétonniers, les voies et les sentiers de vélo sont interconnectés de façon à ce que le déplacement d'un point A à un point B soit relativement aisé (déplacements directs et différents choix pour le faire); proximité d'un réseau de transport en commun bien desservi (service fréquent et fiable); degré auquel le patrimoine naturel et les systèmes hydrologiques sont reliés aux endroits où les gens vivent; longueur des îlots (des îlots courts dans un système de rues quadrillées donnent plus d'intersections et une plus grande interconnectivité); degré auquel les régions naturelles ou sauvages demeurent intactes.
<b>Types d'aménagement concentrés</b>	Degré de concentration d'entreprises, de résidences, d'édifices institutionnels et autres activités dans les secteurs principaux (centres névralgiques, centres-villes, rues principales, secteurs de développement des affaires, nœuds de transport, corridors et zones d'emploi).
<b>Conception et gestion des routes</b>	Étendue et conception des trottoirs et des routes et utilisation de ces dernières à différentes fins (par exemple, rues plus étroites, signalisation routière et aménagements modérateurs qui font diminuer la vitesse et le bruit); réseaux de rues qui accueillent de façon équilibrée plusieurs modes de transport (exemple : le transport en commun, la marche, le vélo et les véhicules motorisés); rues conçues pour accueillir les vélos; réverbères qui réduisent l'éblouissement, la lumière dirigée vers le haut et la lumière intrusive la nuit (réduire la pollution par la lumière la nuit venue dans les secteurs urbains et ruraux).
<b>Architecture des bâtiments</b>	La taille et l'architecture des bâtiments en fonction des rues, du caractère du voisinage ou de la collectivité, accès non restrictif, économie d'énergie et d'eau, retraits d'emprise, orientation du soleil, capacité des bâtiments à être utilisés à d'autres fins et à accommoder les personnes de tous âges, durabilité des matériaux.

**Infrastructures vertes**  
(éléments verts naturels et  
artificiels)

Infrastructures qui améliorent l'efficacité énergétique, approvisionnement en énergie durable, promotion de la régénération des eaux souterraines, limitation des eaux de ruissellement, enrayement des répercussions de l'effet d'îlot thermique, de la sécheresse, des conditions de fortes pluies et de forts vents, survie des parcs, de la biodiversité et des habitats sauvages (exemple : systèmes de réseaux thermiques et géothermiques, usines de recyclage, végétation et arbres le long des rues, surfaces perméables, systèmes d'absorption et de récolte de l'eau de pluie, zones humides et marais, toits verts et aérés, terres agricoles, jardins et cultures urbaines, structures et bâtiments économes en énergie et en eau et habitats naturels et sauvages non fragmentés).

Figure 1 – Zone d'étude de l'analyse de l'utilisation du sol



L'American Institute of Architects (AIA), une association professionnelle reconnue à l'échelle internationale dans le domaine de la conception des espaces communautaires, a rendu publics les 10 principes suivants pour des collectivités durables ([www.aia.org/about/initatives/AIA075369](http://www.aia.org/about/initatives/AIA075369)) :

1. *Concevoir à l'échelle humaine* : les collectivités compactes, conviviales pour les piétons, permettent aux résidents de se rendre à pied au travail et dans les établissements commerciaux, culturels et de service, et peuvent ainsi diminuer la congestion routière et améliorer la santé de la population.
2. *Offrir des choix* : les personnes désirent de la variété en matière de logement, de commerces de détail, de loisirs, de transport et d'emploi. La variété suscite une vie de quartier trépidante et accommode les résidents de tous âges.
3. *Promouvoir la combinaison de types d'aménagement* : l'intégration de différents types d'utilisations du sol et de bâtiments variés crée des collectivités diversifiées, vivantes et conviviales pour les piétons.
4. *Préserver les centres urbains* : la restauration, la revitalisation et la densification des centres urbains tirent avantage des rues, des services et des bâtiments existants et évitent la nécessité de nouvelles infrastructures. Cela aide à freiner l'étalement et favorise la stabilité des quartiers de la ville.
5. *Varié les options de transport* : le fait que la population ait le choix de marcher, d'utiliser le vélo, le transport en commun et même la voiture, réduit la congestion routière, protège l'environnement et favorise l'activité physique.
6. *Construire des espaces publics dynamiques* : les citoyens ont besoin de lieux publics d'accueil bien définis pour stimuler leur interaction personnelle, célébrer collectivement les moments joyeux et tristes, encourager leur participation à la vie communautaire, admirer l'art des lieux publics et se rassembler dans le cadre d'événements publics.
7. *Créer une identité de quartier* : un « sentiment d'appartenance » donne un caractère unique à un quartier, favorise un environnement piétonnier et suscite la fierté dans la collectivité.
8. *Protéger les ressources environnementales* : un bon équilibre du milieu naturel et du développement permet de préserver les systèmes naturels, de protéger les cours d'eau contre la pollution et de maintenir la valeur des biens fonciers.
9. *Conserver les éléments du paysage* : les espaces ouverts, les fermes et l'habitat faunique sont essentiels pour des motifs environnementaux, récréatifs et culturels.
10. *La conception compte* : l'excellence en matière d'aménagement est à la base même de collectivités saines et efficaces.

Selon l'AIA, la «durabilité est mieux définie au niveau local. De façon générale, une collectivité durable reconnaît son identité propre et unique et valorise grandement les méthodes d'aménagement favorisant la gestion de la croissance et du changement afin de maintenir et d'améliorer le caractère de la collectivité.» **Comme telle, la notion de collectivités durables s'applique particulièrement à la présente étude des impacts sur les collectivités.**

Afin de répondre au besoin d'élaborer des critères d'aménagement de routes compatibles avec une bonne conception des collectivités, des agences fédérales américaines ont publié des méthodes appelées *Context Sensitive Solutions* (ou solutions adaptées au contexte) qui encouragent les ingénieurs à « intégrer plus de souplesse dans leurs méthodes de conception de routes pour mieux répondre, éventuellement, à une plus grande diversité de valeurs des collectivités et de besoins des utilisateurs. Par « solutions adaptées au contexte » on entend « une méthode collaborative et interdisciplinaire dans laquelle tous les intervenants participent au développement d'une installation de transport adaptée à son milieu et qui préserve les ressources scéniques, esthétiques, historiques et environnementales tout en maintenant la sécurité et la mobilité » (AARP Public Policy Institute, 2009, p. 26). Une méthode de ce genre a été appliquée dans le cadre de l'étude de la phase 2B (voir le Rapport sur les transports).

On peut résumer comme suit les principes de conception adaptée au contexte et appliqués à l'aménagement des transports (selon *Boyd, N., 2010. Washington State Department of Transport*) :

1. Optimisation de la sécurité des usagers du transport et de la collectivité.
2. Conception harmonisée avec les valeurs environnementales, scéniques, esthétiques et historiques et des ressources naturelles de la collectivité.
3. Conception et construction perturbant le moins possible la collectivité.
4. Assurance de l'utilisation efficace des ressources (échancier, budget, collectivité) de toutes les parties en cause.

Ces principes sont appliqués tant aux États-Unis qu'au Canada. Les premier et dernier principes s'appliquent normalement pendant la planification des transports, tandis que le deuxième et le troisième mettent l'accent sur l'intégration des questions environnementales et sociales dans le processus de planification. **Le troisième principe est particulièrement pertinent à la présente étude des impacts sur les collectivités.**

Plusieurs initiatives relatives aux « rues complètes » (ou « conviviales ») ont été mises en oeuvre dans des villes nord-américaines au cours des dernières années. « Une rue complète ou conviviale offre sécurité, confort et commodité pour les déplacements en voiture, à pied, à vélo et par transport en commun, peu important l'âge et les aptitudes de l'utilisateur. Les initiatives en matière de rues complètes visent à encourager les agences de planification locales, régionales et de l'État à modifier leurs politiques et procédures de sorte que des installations intermodales fassent partie intégrante du développement d'un projet » (AARP Public Policy Institute, 2009, p. 27). Il est à remarquer que la connectivité et les installations intermodales ont été retenues comme critères de conception du projet pendant l'étude de la phase 2B (voir le Rapport sur les transports).

### **2.2.2 Principes de cohésion sociale**

Depuis la fin des années 1990, de nombreux efforts ont été faits pour mieux définir la notion de cohésion sociale. Il s'agit maintenant d'un concept bien étudié même s'il fait encore l'objet de différentes interprétations. « Comme telle, elle peut servir d'outil pour l'évaluation de politiques et de programmes selon la recherche fondée sur la preuve (Beauvais et Jenson, 2002, p. 1) ». Les éléments

constitutifs suivants du concept sont extraits d'une revue récente de la littérature sur le milieu urbain (Kearns et Forrest, 2000; Beauvais et Jenson, 2002, p. 2) :

1. *valeurs communes et culture civique;*
2. *ordre social et contrôle social;*
3. *solidarité sociale et réduction des disparités sur le plan de la richesse;*
4. *réseaux sociaux et capital social;*
5. *attachement à un lieu et identité.*

Selon Beauvais et Jenson (2002, p. 12), « l'importance que revêtent les liens communautaires dans la cohésion sociale est particulièrement reconnue par les personnes qui définissent les réseaux sociaux et le capital social comme étant des éléments constitutifs de la cohésion sociale, mais elle peut aussi être le point de mire... des personnes qui emploient une définition axée sur la solidarité sociale. En effet, comme le souligne Kearns et Forrest (2000: 1003) dans leur examen de la cohésion sociale et de la gouvernance urbaine, l'échelle du quartier est le seul domaine auquel une attention évidente est portée par les personnes utilisant une définition de la cohésion sociale comportant les éléments constitutifs de réseaux sociaux et de capital social. »

Dans un rapport récent publié en Australie sur la cohésion sociale au niveau de la collectivité (A. Markus, 2012, p. 12), on mentionne que « les définitions les plus actuelles de la cohésion sociale reposent sur des éléments intangibles tels que le sens de l'appartenance, l'attachement au groupe, la volonté de participer aux résultats et de les partager. Ces définitions comprennent par ailleurs trois éléments communs :

- *Vision partagée.* Pour la plupart des chercheurs, la cohésion sociale nécessite des valeurs universelles, un respect mutuel et des aspirations communes ou une identité partagée par les membres du groupe.
- *Appartenance à un groupe ou à une collectivité.* La cohésion sociale désigne une collectivité ou un groupe bien organisé dont les membres partagent des responsabilités et des objectifs communs et sont prêts à collaborer entre eux.
- *Un processus.* En général, on ne perçoit pas simplement la cohésion sociale comme un résultat, mais aussi comme un processus continu, voire sans fin, de réalisation de l'harmonie sociale. »

Il est à noter que ces trois éléments ont été pris en compte dans les méthodes de planification de valeurs communautaires (PVC) élaborées dans le cadre des consultations publiques menées à Ottawa et à Gatineau dans le cadre de l'étude de la phase 2B.

### **2.2.3 Incidence sur l'étude des impacts sur les collectivités**

L'aperçu général précédent sur les principes de bonne conception des espaces communautaires et de cohésion sociale a servi de base à l'établissement d'un sous-facteur qualitatif additionnel aux fins de

l'étude des impacts sur les collectivités (**Apport aux collectivités durables**) et d'un indicateur qualitatif pour l'évaluation de ce sous-facteur (**Conception perturbant le moins possible la collectivité**).

## 2.3 Aperçu des enjeux pertinents soulevés pendant les consultations de la phase 2B au sujet des impacts sur les collectivités

La présente section résume les enjeux pertinents relatifs aux impacts sur les collectivités soulevés par la première et la deuxième rondes de consultation publique du processus de planification des valeurs communautaires qui ont eu lieu à Ottawa et à Gatineau dans le cadre de la phase 2B de l'étude. Les séances de la première ronde de consultation publique mettaient l'accent sur les priorités et les valeurs liées à chacun des corridors à Ottawa et à Gatineau, tandis que celles de la deuxième ronde de consultation publique portaient sur les tracés proposés et les mesures d'atténuation dans chacun des corridors à Ottawa et à Gatineau. Les commentaires formulés par les membres des collectivités ont été utiles aux équipes techniques de planification, de conception et d'évaluation des corridors et des tracés.

Les commentaires ci-dessous se fondent sur un examen complet de tous les commentaires formulés par les participants au cours des consultations de la phase 2B, y compris ceux reçus sur le site Internet du projet. Ils représentent un ensemble de commentaires retenus axés spécifiquement sur les enjeux pertinents relatifs aux impacts sur les collectivités. Dans la mesure du possible, ils ne comprennent pas les autres commentaires sur des aspects traités dans d'autres études, tels que les questions sur les transports, l'environnement, l'économie, les loisirs, la santé ou d'autres aspects. Ils excluent aussi les questions touchant l'acceptabilité des corridors ou du processus de planification du projet.

À des fins de concision, certains commentaires ci-dessous sont des extraits plutôt que des commentaires complets. Les enjeux pertinents relatifs aux impacts sur les collectivités soulevés au sujet des corridors 6 et 7 à Ottawa ont été regroupés en raison de leur similitude et du fait qu'ils s'appliquent aux mêmes secteurs. D'autres renseignements sur ces commentaires sont contenus dans le Rapport de la première ronde de consultation publique (qui contient les cartes des réunions communautaires axées sur les segments et les rapports de planification des valeurs communautaires pour Ottawa et Gatineau) et dans le Rapport de la deuxième ronde de consultation publique de la phase 2B. Le Rapport de la phase 2A (2010) contient aussi d'autres renseignements sur les questions relatives aux impacts sur les collectivités soulevées par la population des quartiers du centre-ville d'Ottawa.

### 2.3.1 Enjeux pertinents relatifs aux impacts sur les collectivités des quartiers d'Ottawa

#### Corridor 5

- *Les résidents du parc Manor et de Rockcliffe seront coincés dans leur collectivité. Embouteillage à l'intersection de l'avenue Beechwood et du chemin Hemlock. Embouteillage à l'intersection de la promenade Rockcliffe et de la promenade de l'Aviation (c'est déjà un problème).*
- *La majorité de la circulation est locale. Les camionneurs cherchent à se rendre du centre-ville de Gatineau au centre-ville d'Ottawa. Cette liaison déplacerait simplement la congestion aux*



*quartiers résidentiels. Les camionneurs utiliseraient le chemin Hemlock et le chemin de Montréal pour se rendre au centre-ville.*

- *Cela détruira l'intersection de l'avenue Beechwood et du chemin Hemlock. Il y aura seulement du trafic continu.*
- *Aucun débordement de trafic sur la promenade Rockcliffe, elle ne peut pas accueillir plus de trafic (une voie dans chaque direction!!). Cela va de même pour le chemin Hemlock.*
- *La promenade Rockcliffe et le chemin Hemlock sont des routes étroites. Elles ne peuvent pas répondre aux besoins d'une grande circulation. Les résidents seront coincés dans la circulation.*
- *Le fardeau supplémentaire sur « l'autoroute divisée » augmentera la congestion sur toutes les autoroutes de l'est d'Ottawa.*
- *L'augmentation de la capacité de circulation de la promenade de l'Aviation détruira la qualité existante des quartiers, sans compter la partie de la promenade dans le secteur du Musée de l'Aviation. Quel que soit l'emplacement choisi, il est important pour moi qu'on évite tout problème de circulation et d'effet sur les quartiers existants du côté ontarien.*
- *Sous la rubrique « Populations humaines potentiellement affectées » les quartiers Forbes, Cummings, Cyrville et Rockcliffe Mews ne sont pas mentionnés. Ceux-ci font partie des quartiers les plus près du corridor de l'île Kettle (corridor 5); les quartiers Forbes et Cummings sont certains des plus densément peuplés et se trouvent extrêmement proches de la promenade de l'Aviation.*
- *Nous avons à cœur nos sentiers récréatifs et nos sites patrimoniaux. Le fait de convertir la promenade de l'Aviation (actuellement désignée comme faisant partie de la route panoramique vers le centre-ville d'Ottawa) en corridor pour véhicules lourds causerait grand tort aux résidents à proximité, aux écoles, à l'hôpital Montfort, aux installations récréatives et aux lieux patrimoniaux nationaux (le Carrousel de la GRC, le Musée de l'Aviation, l'aéroport de Rockcliffe – le plus vieil aéroport opérationnel au Canada). Cela diminuerait aussi la valeur touristique de ce merveilleux site historique et culturel.*
- *Nous sommes inquiets quant à l'avenir de notre quartier paisible. L'option d'un pont interprovincial enjambant l'île Kettle sera dévastatrice pour plusieurs quartiers. Pourquoi semble-t-on se préoccuper davantage de la circulation d'un nombre accru de véhicules que des besoins des gens? S'il-vous-plaît, choisissez une solution moins destructrice – l'option de l'île Kettle causera de nombreux problèmes, non seulement pour le parc Rockcliffe, mais aussi pour New Edinburgh et Lindenlea, etc.*
- *L'augmentation du bruit, de la congestion routière, des gaz d'échappement et des vibrations du sol est le principal effet auquel feront face les communautés locales, y compris Vanier, le nouveau complexe de la base des Forces canadiennes, le parc Manor, le parc Rockcliffe, New Edinburgh et Lindenlea. La promenade de l'Aviation est une route panoramique qu'empruntent les véhicules entre la route 417 et le chemin de Montréal, le chemin Ogilvie et la promenade Rockcliffe. Sur cette route se trouvent la Cité Collégiale et l'hôpital Montfort, ainsi que de nombreuses résidences adjacentes au corridor. La promenade offre des espaces verts si*

*nécessaires dans ce secteur (il s'agit du seul corridor vert nord-sud entre la promenade Vanier et le ruisseau Green); elle traverse aussi un secteur densément peuplé qui se trouverait alors très près de la circulation lourde... L'est d'Ottawa se compose de plusieurs communautés reliées par des routes nord-sud comprenant (de l'ouest vers l'est) la promenade Vanier, le boulevard St-Laurent, la promenade de l'Aviation, le chemin Blair, et par des routes est-ouest comprenant (du nord au sud) la promenade Rockcliffe, le chemin de Montréal, et le chemin Ogilvie. En créant une artère pour les camions traversant directement le centre du secteur est le long de la promenade de l'Aviation divisera effectivement la région en deux, ce qui rendra difficile le passage des piétons et des cyclistes (y compris les enfants) d'un côté à l'autre du secteur. L'aménagement d'écrans antibruit pour atténuer le bruit des camions empêchera davantage la cohésion de ces collectivités.*

- *Bien sûr nous devons éliminer la circulation des camions lourds dans la Côte-de-Sable et la basse-ville. Bien sûr nous avons besoin de nouveaux moyens de faire circuler les personnes et les biens d'une rive à l'autre de la rivière des Outaouais. Mais cela doit se faire dans le respect des grands quartiers bien établis et des autres objectifs de planification municipale et régionale, ainsi que des secteurs « sans pont » au voisinage des édifices du Parlement.*

### **Corridors 6 et 7**

- *Les résidents sont inquiets du fait qu'un pont dans les corridors 6 ou 7 découragera l'utilisation des aires de loisirs, même si des efforts sont déployés dans la conception pour accommoder les piétons et les cyclistes, et ce en raison de la proximité de la circulation de véhicules lourds.*
- *Destruction de la Ceinture de verdure, une des raisons pour lesquelles de nombreuses personnes habitent ce secteur. La qualité de vie diminuera.*
- *Pour plusieurs résidents présents, la préoccupation première est l'effet défavorable qu'un pont dans le corridor 6 ou le corridor 7 pourrait avoir sur la circulation sur la RO 174, ainsi qu'une « route divisée ». Actuellement, ce secteur éprouve de graves problèmes de congestion et les résidents s'inquiètent du fait que cette congestion pourrait être pire en raison de l'augmentation du trafic à destination et en provenance du pont.*
- *La circulation accrue aux heures de pointe sur les routes 174 et 417 (est) à Ottawa et attribuable aux automobilistes gatinois supplémentaires est mentionnée pour les trois corridors proposés. Il s'agit d'un problème politique majeur qui influe sur l'orientation du développement de la banlieue à Gatineau par rapport à Ottawa. Selon la tradition, le logement à Gatineau est moins cher qu'à Ottawa en raison de la difficulté des déplacements suburbains à Ottawa. Un pont à l'est d'Ottawa changera cette dynamique et pénalisera les résidents de l'est d'Ottawa tout en facilitant les déplacements pour les résidents de Gatineau. Ce point a été caché en termes de « diminution de la valeur des propriétés »; néanmoins, les constructeurs et les résidents d'Ottawa réagiront défavorablement à un nouveau pont justement pour cette raison.*

### **2.3.2 Enjeux pertinents relatifs aux collectivités des quartiers de Gatineau**

#### **Corridor 5**

- *Des résidents s'inquiètent du fait que le terre-plein central aménagé sur le boulevard pourrait inciter les automobilistes à emprunter les rues résidentielles avoisinantes pour tourner.*
- *Des résidents veulent le maintien de l'accessibilité à leur propriété malgré l'ajout du terre-plein central.*
- *Des résidents voient d'un bon oeil la voie de desserte car elle pourrait faciliter la sortie sécuritaire et l'entretien (déneigement) des entrées le long du corridor.*
- *Des résidents du secteur sud ont apprécié la modification du tracé par rapport à celui de la phase 1 dans la direction est, même si ce tracé demeure à proximité des résidences du secteur nord.*
- *La sécurité a aussi préoccupé les résidents présents. Plusieurs s'inquiétaient des problèmes de sécurité découlant de la vitesse excessive des voitures, ainsi que de la durée des feux piétonniers aux intersections.*

#### **Corridor 6**

- *Des résidents sont d'accord sur le fait de privilégier le tracé à l'ouest compte tenu qu'il faudrait exproprier beaucoup plus de propriétés à l'est, sans compter la présence d'une église, d'une bibliothèque, d'une garderie et d'une maison de retraités.*
- *Des résidents ont souligné qu'ils préféreraient être expropriés plutôt que de vivre avec les impacts sociaux attribuables à la circulation accrue sur le boulevard Lorrain.*
- *Plusieurs résidents riverains ont rénové leur propriété et s'inquiètent de l'impact possible qu'un pont pourrait avoir sur la valeur de leurs propriétés.*
- *Des résidents ont à coeur l'intimité de leur cour et l'emploi de leurs rues à des fins de loisirs et ils s'inquiètent du fait qu'un pont interprovincial pourrait anéantir ces privilèges en raison du bruit accru de la circulation lourde et de problèmes de visibilité.*

#### **Corridor 7**

- *Des activités de canotage et de pêche sont pratiquées dans la baie McLaurin en été et de la pêche blanche, de la raquette et du ski de fond y sont pratiqués en hiver. Pour certains résidents, il importe que ce secteur demeure accessible au public en toutes saisons et ils s'inquiètent du fait qu'un pont à cet endroit les prive de jouir de cet espace vert.*
- *Certains résidents riverains ont investi dans leur propriété et s'inquiètent des impacts possibles qu'un pont pourrait avoir sur la valeur et la quiétude de leurs propriétés.*

### **2.3.3 Enjeux pertinents relatifs aux collectivités des quartiers du centre-ville d'Ottawa**

Des représentants d'associations communautaires de quartiers du centre-ville d'Ottawa, tels que la Côte-de-Sable et la basse-ville, ont insisté sur l'importance des avantages possibles que pourrait procurer aux collectivités locales la réduction de la circulation de camions sur la rue King Edward et le long du corridor des rues King Edward, Rideau, Waller et Nicholas (KERWN) dans l'analyse comparative

des options de pont. Les quelques commentaires suivants à cet égard ont été formulés pendant la première ronde de consultation :

- *Les personnes s'opposant à l'option d'un pont enjambant l'île Kettle ont mis sur pied la campagne Stop the Bridge (Pour un meilleur pont) et ont créé un site Internet connexe très complet contenant une carte du corridor de l'île Kettle et des installations communautaires adjacentes. Les opposants sont d'avis que la solution proposée de l'île Kettle aura des impacts défavorables sur ces installations. La carte elle-même est impressionnante. Si une carte semblable était dressée pour le corridor King Edward-Rideau-Waller-Nicholas et comparée avec celle de la route passant par l'île Kettle, on y verrait clairement en quoi l'impact défavorable sur les communautés serait relativement négligeable sur la route passant par l'île Kettle comparativement à ceux de la route actuelle au coeur du centre-ville. En ce qui a trait aux options de pont, toute comparaison des impacts sur les collectivités devrait tenir compte des impacts actuels sur la communauté du centre-ville... L'ampleur des problèmes au centre-ville devrait servir de référence pour l'évaluation des différentes options examinées dans le cadre de l'Étude d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales.*
- *Les résidents de la Côte-de-Sable s'inquiètent surtout du fait que tout emplacement choisi pour la construction d'un pont doit offrir une solution adéquate pour contrer le problème de la circulation interprovinciale de camions au centre-ville. Selon notre communauté, il serait inacceptable d'injecter quelque 500 millions de dollars dans un nouveau projet interprovincial et que des milliers de camions continuent de circuler tous les jours dans le corridor Waller-Rideau-King Edward.*

#### **2.3.4 Incidence sur l'étude des impacts sur les collectivités**

Les enjeux pertinents relatifs aux impacts sur les collectivités relevés dans la section précédente ont servi à établir deux indicateurs pour l'évaluation du sous-facteur qualitatif additionnel proposé pour l'étude des impacts sur les collectivités (c'est-à-dire l'*Apport aux collectivités durables*). Ces deux indicateurs sont : **Impact sur le temps de navettage des résidents des collectivités vers le centre-ville d'Ottawa et le centre-ville de Gatineau** et **Impact sur la circulation de camions dans le centre-ville d'Ottawa**; l'information provient du Rapport sur les transports. Pendant les consultations menées à Ottawa et portant sur les corridors 5, 6 et 7, des représentants des communautés ont exprimé des inquiétudes quant aux effets possibles de l'accroissement du temps de navettage entre les secteurs résidentiels et les secteurs du centre-ville sur les résidents des communautés touchées par le projet. Des représentants d'associations communautaires des quartiers du centre-ville d'Ottawa ont aussi exprimé des inquiétudes concernant l'importance de tenir compte des avantages que la réduction de la circulation de camions pourrait procurer aux collectivités locales en comparaison de la construction d'un pont.

## 2.4 Éléments et facteurs

Le choix d'un élément en tant que sous-facteur (*Impact sur les collectivités*) en vue de son analyse dépend des critères suivants :

- l'élément est pertinent à la description de l'impact sur les collectivités connexe au projet;
- l'élément peut faire la distinction entre les trois corridors;
- l'élément peut facilement être mesuré ou peut être évalué qualitativement à partir d'une base relativement objective;
- l'élément n'est pas étroitement en lien avec un autre sous-facteur, auquel cas son inclusion constituerait un double emploi.

Les sous-facteurs et les indicateurs correspondants choisis pour l'étude des impacts sur les collectivités sont résumés ci-dessous.

### **2.4.1 Sous-facteur Impacts sur les collectivités -1 : Impacts sur les collectivités voisines découlant du prolongement ou de l'élargissement d'une route existante pour l'aménagement d'un pont**

Ce sous-facteur est choisi car il permet de mesurer quantitativement l'ampleur de l'effet probable du prolongement ou de l'élargissement de la route sur les collectivités voisines.

#### **Indicateur 1 : Longueur du prolongement de la route dans une communauté**

Cet indicateur mesure l'impact de la présence d'une nouvelle route sur les collectivités voisines. L'analyse des impacts dont tient compte cet indicateur comprend : 1) la distance en kilomètres du prolongement proposé des routes existantes dans chaque corridor; 2) la densité de la population dans chaque corridor. On privilégie les corridors sans nouvelle route.

#### **Indicateur 2 : Longueur de l'élargissement de la route dans une communauté**

Cet indicateur mesure l'impact des modifications de routes existantes sur les collectivités voisines. L'analyse des impacts dont tient compte cet indicateur comprend : 1) la distance en kilomètres de l'élargissement proposé des routes existantes dans chaque corridor; 2) l'étendue de l'élargissement des routes existantes dans chaque corridor; 3) la densité de la population dans chaque corridor. On privilégie les corridors sans modification des routes existantes.

### **2.4.2 Sous-facteur Impacts sur les collectivités - 2 : Impact sur les collectivités voisines découlant de l'accès limité aux installations et aux éléments communautaires**

Ce sous-facteur est choisi car il permet de mesurer quantitativement l'ampleur de l'effet probable de modifications à la disposition, à l'utilisation et à l'accessibilité des installations communautaires sur les collectivités voisines.

### ***Indicateur 1 : Nombre et types de restrictions à l'accès aux installations communautaires***

Cet indicateur mesure l'impact de restrictions à l'accès aux installations communautaires sur les collectivités voisines. On privilégie les corridors qui ne limitent pas l'accès aux installations communautaires.

#### ***2.4.3 Sous-facteur Impacts sur les collectivités – 3 : Apport aux collectivités durables***

Ce sous-facteur, choisi d'après l'examen des principes de bonne conception des espaces communautaires et des principes de cohésion, permet de mesurer qualitativement jusqu'à quel point un projet peut probablement contribuer ou non aux collectivités durables.

#### ***Indicateur 1 : Conception perturbant le moins possible la collectivité***

Cet indicateur, choisi d'après l'examen des principes de bonne conception des espaces communautaires et des principes de cohésion, permet de mesurer qualitativement jusqu'à quel point le projet perturbe le moins possible la collectivité. On privilégie les corridors qui ne perturbent pas la collectivité.

#### ***Indicateur 2 : Impact sur le temps de navettage des résidents vers le centre-ville d'Ottawa ou le centre-ville de Gatineau***

Cet indicateur, choisi sur la base des consultations de la phase 2B auprès des collectivités, mesure l'impact sur le temps de navettage vers le centre-ville d'Ottawa et le centre-ville de Gatineau sur les collectivités voisines. On privilégie les corridors qui n'augmentent pas le temps de navettage. La **figure 2** montre les emplacements de points origine-destination (O-D) choisis dans chaque corridor et extraits du Rapport sur les transports.

#### ***Indicateur 3 : Impact sur la circulation de camions dans le centre-ville d'Ottawa***

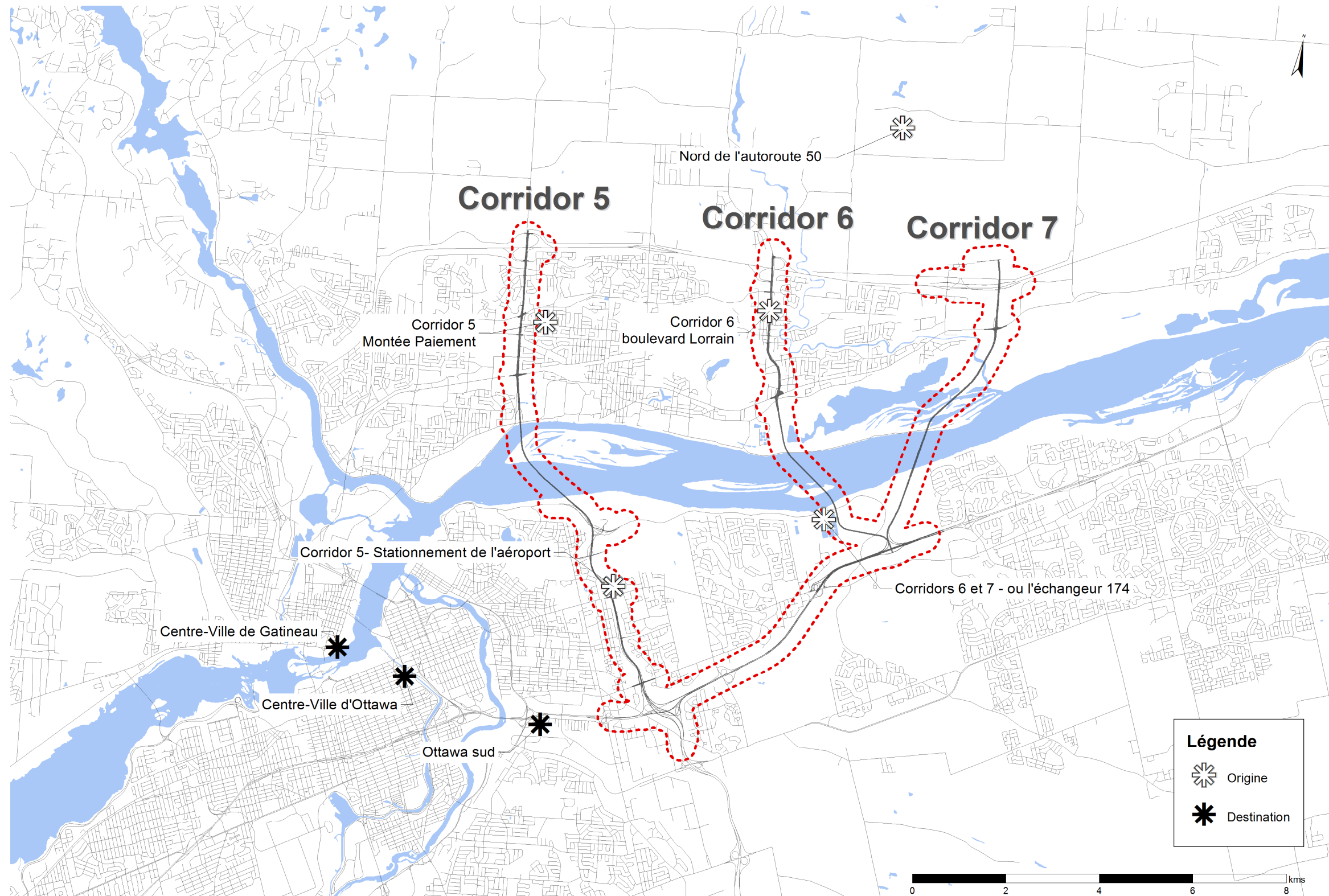
Cet indicateur, choisi sur la base des consultations de la phase 2B auprès des collectivités, mesure l'impact sur la circulation de camions dans les communautés du centre-ville d'Ottawa. On privilégie les corridors permettant une réduction maximale de la circulation de camions dans les communautés du centre-ville d'Ottawa. L'**annexe B** contient des représentations graphiques de scénarios de circulation quotidienne de camions en 2031 dans le centre-ville d'Ottawa et extraites du Rapport sur les transports. Cet indicateur correspond aux impacts sur les collectivités qui ne sont pas abordées ailleurs dans l'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale. L'impact des camions sur les collectivités le long des corridors de l'étude est évalué dans les rapports sur les transports, le bruit et les vibrations, la qualité de l'air et la santé humaine, et dans les sous-facteurs connexes.

## 2.5 Seuils de détermination de l'importance des impacts sur les collectivités

Les seuils choisis pour déterminer l'importance des impacts sur les collectivités aux fins de l'analyse du sous-facteur *Impacts sur les collectivités* sont les suivants :

- **Aucun effet** – pas d'effet défavorable anticipé sur les conditions des collectivités voisines.
- **Faible effet** - effet détectable sur les conditions des collectivités voisines, mais à l'intérieur de la variabilité normale des conditions de base.
- **Effet modéré** - effet imposant des contraintes supplémentaires sur les conditions des collectivités voisines par rapport aux conditions de base; cet effet peut tout de même être géré par des mesures d'atténuation élaborées selon les meilleures pratiques en vigueur.
- **Effet élevé** – effet imposant des contraintes supplémentaires sur les conditions des collectivités voisines par rapport aux conditions de base; cet effet ne peut être atténué par des mesures d'atténuation élaborées selon les meilleures pratiques en vigueur.

Figure 2 – Localisations des points origine-destination (O-D) sélectionnés dans chaque corridor





## 3 DESCRIPTION DES COLLECTIVITÉS

La présente section donne un aperçu des quartiers que les corridors à l'étude pourraient toucher. Comme indiqué précédemment dans la méthode, les limites des collectivités voisines correspondent à celles définies dans le Rapport sur les transports et utilisées dans le Rapport sur l'utilisation du sol, à savoir : 300 m de part et d'autre de la route principale du corridor (voir la **figure 1** [« Zone d'étude de l'utilisation du sol »]).

### 3.1 Identification et caractéristiques des quartiers

#### 3.1.1 Quartiers d'Ottawa

##### *Corridor 5*

Le parc Manor et le parc Rockcliffe sont les principaux quartiers d'Ottawa que touche le corridor 5. Le parc Manor est séparé en deux, du nord au sud, par la promenade de l'Aviation qui est une route divisée à quatre voies au sud du chemin de Montréal et une route à deux voies non divisée au nord du chemin de Montréal. La promenade de l'Aviation relie l'autoroute 417 et la route régionale 174 à la promenade Rockcliffe et la rivière des Outaouais. Il s'agit d'un vieux quartier bien établi avec des secteurs résidentiels à faible et à haute densité se composant d'habitations détachées et semi-détachées, de maisons de ville et d'appartements. En général les revenus des ménages qui le composent vont de moyens à élevés. On y retrouve des installations et des établissements publics importants tels que le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada, l'aéroport de Rockcliffe, les écuries et le centre commémoratif du Carrousel de la GRC, le réaménagement de la base Rockcliffe, l'hôpital Montfort et le boisé Montfort, les bureaux de la Société canadienne d'hypothèque et de logement and La Cité Collégiale. Les aménagements commerciaux se trouvent le long des principales artères concourantes telles que le chemin de Montréal et le chemin Ogilvie, ainsi que des côtés nord et sud du chemin Cyrville et du côté ouest de l'autoroute 417 et de la « division » de l'autoroute 417 et de la route régionale 174.

Le parc Rockcliffe se trouve à l'ouest du parc Manor, à l'extérieur de la limite de 300 m définie de chaque côté du tracé proposé pour l'étude des impacts sur les collectivités. Ce secteur demeure toutefois une collectivité qui pourrait être touchée compte tenu des préoccupations soulevées par des membres de la communauté concernant les effets possibles de la congestion routière le long de la promenade Rockcliffe, ainsi que le long des avenues et des rues concourantes (chemin Hemlock, chemin Ogilvie, chemin de Montréal, etc.). Il s'agit aussi d'un vieux quartier bien établi composé de plusieurs ambassades et d'édifices patrimoniaux et de résidences luxueuses. Les revenus des ménages qui y habitent sont élevés.

Des membres des collectivités ont aussi identifié d'autres quartiers que le corridor 5 pourrait toucher, notamment ceux de Forbes, Cummings, Cyrville, Rockcliffe Mews, Vanier, New Edinburgh et Lindenlea.

### **Corridor 6**

Beacon Hill est le quartier d'Ottawa le plus près du corridor 6; il s'agit d'un quartier résidentiel d'assez faible densité composé de maisons unifamiliales et d'appartements. Il s'étend à l'ouest du corridor entre la route régionale 174 au sud et la rivière des Outaouais au nord. Les revenus des ménages dans cette collectivité vont de faibles à moyens. On y trouve aussi un parc commercial et industriel ainsi qu'une usine de traitement des eaux municipales. Les résidences de Beacon Hill les plus près du corridor 6 se trouvent à l'ouest du tracé proposé au point d'intersection de la promenade Rockcliffe, de la Ceinture de verdure et du ruisseau Green.

### **Corridor 7**

Orléans est le quartier d'Ottawa le plus près du corridor 7; il s'agit d'un quartier résidentiel de banlieue d'assez faible densité composé de maisons unifamiliales et d'appartements. Il s'étend à l'est du corridor entre la route régionale 174 au sud et la rivière des Outaouais au nord. En général les revenus des ménages dans cette collectivité vont de moyens à élevés. Les résidences d'Orléans les plus près du corridor 7 se trouvent dans la communauté de Convent Glen à l'est du tracé proposé au point d'intersection de la Ceinture de verdure et des approches de la rivière des Outaouais.

### **3.1.2 Quartiers de Gatineau**

#### **Corridor 5**

Le quartier de Gatineau se trouvant le long de la montée Paiement dans le corridor 5 est assez récent et se caractérise par une urbanisation active. La montée Paiement est une route divisée et non divisée à quatre voies qui se prolonge vers le nord depuis le boulevard Maloney jusqu'à un échangeur existant de l'autoroute 50. Le route reliant le boulevard Maloney et la rue Saint-Louis jusqu'à la rivière des Outaouais, au sud, n'est pas encore construite, même si le corridor désigné est toujours disponible.

Le quartier s'étendant le long de la montée Paiement vers le nord du boulevard Maloney se caractérise par une utilisation résidentielle de faible à moyenne densité du côté est et par une utilisation mixte (résidences, commerces et institutions) du côté ouest. En général, les revenus des ménages de cette collectivité vont de faibles à moyens. Le principal établissement public du côté ouest de la montée Paiement est le Centre de préservation de Bibliothèque et Archives Canada. Les densités sont plus élevées sur le côté ouest de l'intersection de la montée Paiement et du boulevard Maloney en raison de la présence d'un important centre commercial régional.

La collectivité voisine s'étendant au sud du boulevard Maloney est caractérisée par une forte densité de commerces et par un développement domiciliaire récent de faible densité, le Village Tecumseh, sur le côté ouest du corridor, et par le terrain de golf Tecumseh du côté est du corridor. Les nouveaux propriétaires du terrain de golf souhaitent convertir le terrain à des fins résidentielles et commerciales.

### **Corridor 6**

Le quartier de Gatineau se trouvant le long du boulevard Lorrain dans le corridor 6 se caractérise par un vieux centre urbain à caractère fortement résidentiel entrecoupé de commerces, de parcs et d'institutions publiques. En général les revenus des ménages composant le quartier vont de faibles à moyens. Les installations et établissements publics du côté est du boulevard Lorrain comprennent une église, un cimetière, une maison de retraités, une garderie, deux écoles et une succursale de la bibliothèque municipale. Quelques vieux sites industriels sont situés à proximité de la voie ferrée traversant le boulevard Lorrain. Ce boulevard est une route sinueuse et vallonnée à deux voies se prolongeant vers le nord depuis le boulevard Maloney jusqu'à un échangeur existant de l'autoroute 50.

La route reliant le boulevard Maloney Boulevard et la rue Notre-Dame et allant vers le boulevard Hurtubise et la rivière des Outaouais au sud n'est pas encore construite même si des terrains vacants sont disponibles entre l'usine de traitement des eaux usées de Gatineau et une grande carrière. Des maisons unifamiliales érigées sur le boulevard Hurtubise bordent la rivière des Outaouais de chaque côté de la liaison proposée.

### **Corridor 7**

Le corridor 7 dans Gatineau se prolonge au sud de l'aéroport de Gatineau, à la périphérie du secteur urbain gatinois, et constitue le seul tracé qui ne suit pas une route existante. Le corridor nécessite la construction d'un nouvel échangeur donnant accès à l'autoroute 50. Du nord au sud, le corridor passe dans des terres rurales désignées pour le développement industriel futur, jusqu'à une nouvelle intersection au boulevard Maloney. Il se dirige ensuite en direction sud-ouest et franchit la rivière Blanche et le marais de la baie McLaurin avant d'atteindre la rivière des Outaouais. Des maisons unifamiliales érigées sur le boulevard Hurtubise bordent la rivière des Outaouais de chaque côté de la liaison proposée.

## **3.2 Profil sociodémographique des quartiers**

Dans la présente section, pour chacun des corridors dans Gatineau et Ottawa, des données démographiques de 2005 sont présentées par groupe d'âge et des données d'emploi de 2005 sont présentées par catégorie. Ces données se fondent sur les zones de transport de 2007 utilisées dans le modèle TRANS du rapport sur les transports. La population et l'emploi par zone de transport sont évalués en fonction de la proportion de la zone située dans la bande de 300 m définie de part et d'autre de l'axe principal de la route (voir la **figure 1** [« Zone d'étude de l'utilisation du sol »] qui précise l'emplacement de chacune de ces zones de transport).

### 3.2.1 Quartiers d'Ottawa

#### Corridor 5

La population totale dans le corridor 5 à Ottawa est estimée à environ 14 503 personnes (voir le **tableau 2**). Cette population est relativement âgée. On estime la proportion de la population de moins de 25 ans à 31,7 %, celle comprise entre 25 et 64 ans à 56 % et celle de 65 ans et plus à 12,3 %.

**Tableau 2 – Données démographiques de 2005 par groupe d'âge dans le corridor 5 - Ottawa**

Zone	% de la zone	Pop. 0-4 ans	Pop. 5-14 ans	Pop. 15-24 ans	Pop. 25-44 ans	Pop. 45-64 ans	Pop. 65 ans +	Pop. totale
De la rivière des Outaouais au chemin de Montréal								
1010	0,2	0	0	0	1	2	1	4
1031	28,1	62	111	120	350	254	89	985
1032	49,6	75	146	270	699	628	584	2 402
1200	100	0	0	0	0	0	0	0
1210	37,5	92	197	145	413	190	27	1 064
Du chemin Montréal à la route régionale 174								
1052	48,9	75	160	195	480	373	218	1 501
1070	47,4	146	348	330	585	307	96	1 812
1100	85,9	4	5	59	131	34	24	258
1251	40,1	91	237	281	520	518	374	2 021
1252	4,2	0	0	10	0	0	0	10
1260	53,9	167	279	326	887	673	261	2 593
Au sud de la route régionale 174								
1430	42,0	9	9	22	45	43	18	146
1441	43,6	91	281	258	557	429	91	1 707
<b>Total</b>	--	<b>812</b>	<b>1 773</b>	<b>2 016</b>	<b>4 668</b>	<b>3 451</b>	<b>1 783</b>	<b>14 503</b>

Le nombre total d'emplois dans le corridor 5 à Ottawa est estimé à environ 6 702 (voir le **tableau 3**). Les plus importantes catégories d'emplois en proportion touchent aux services (27 %), à la santé (18,4 %), à d'autres secteurs (17 %) et au commerce de détail (16 %).

**Tableau 3 – Données d'emploi de 2005 par catégorie dans le corridor 5 - Ottawa**

Zone	% de la zone	Détail	Services	Bureaux publics	Bureaux privés	Éducation	Santé	Autres	Total emp.
De la rivière des Outaouais au chemin de Montréal									
1010	0,2	0	0	0	0	1	0	0	1
1031	28,1	2	40	37	2	57	11	2	151
1032	49,6	101	207	0	34	18	46	13	419
1200	100	0	0	0	0	0	978	0	978
1210	37,5	2	86	16	11	0	33	1	149
Du chemin Montréal à la route régionale 174									
1052	48,9	211	124	5	14	102	51	23	530
1070	47,4	227	164	0	25	0	1	70	487
1100	85,9	196	544	7	97	202	71	81	1 198
1251	40,1	9	40	424	5	50	8	3	539
1252	4,2	0	0	0	0	29	0	0	29
1260	53,9	49	85	11	33	19	32	46	275
Au sud de la route régionale 174									
1430	42,0	279	510	1	220	4	0	865	1 879
1441	43,6	1	8	0	8	11	1	38	67
<b>Total</b>	--	<b>1 077</b>	<b>1 808</b>	<b>501</b>	<b>449</b>	<b>493</b>	<b>1 232</b>	<b>1 142</b>	<b>6 702</b>

### **Corridor 6**

La population totale dans le corridor 6 à Ottawa est estimée à environ 875 personnes et est concentrée au sud de la route régionale 174 (voir le **tableau 4**). Cette population est relativement jeune. On estime la proportion de la population de moins de 25 ans 36,4 %, celle comprise entre 25 et 64 ans à 54 % et celle de 65 ans et plus à 9,6 %.

Le nombre total d'emplois dans le corridor 6 à Ottawa est estimé à environ 185 et ces emplois sont concentrés au sud de la route régionale 174. Les plus importantes catégories d'emplois en proportion touchent aux bureaux publics (41 %), aux services (15,1 %) et à la santé (14 %).

**Tableau 4 – Données démographiques de 2005 par groupe d'âge dans le corridor 6 - Ottawa**

Zone	% de la zone	Pop. 0-4 ans	Pop. 5-14 ans	Pop. 15-24 ans	Pop. 25-44 ans	Pop. 45-64 ans	Pop. 65 ans +	Pop. totale
De la rivière des Outaouais à la route régionale 174								
1240	27,1	0	0	0	0	0	0	0
3001	0,1	0	1	1	1	2	0	5
Au sud de la route régionale 174								
1900	9,1	50	134	125	225	245	91	870
<b>Total</b>	--	<b>50</b>	<b>135</b>	<b>126</b>	<b>226</b>	<b>247</b>	<b>91</b>	<b>875</b>

### **Corridor 7**

La population totale dans le corridor 7 à Ottawa est estimée à environ 1 711 personnes et est concentrée au sud de la route régionale 174 et à l'est du corridor, près de la rivière des Outaouais (voir le **tableau 5**). Cette population est relativement jeune. On estime la proportion de la population de moins de 25 ans à 37 %, celle comprise entre 25 et 64 ans à 55,4 % et celle de 65 ans et plus à 7,6 %.

Le nombre total d'emplois dans le corridor 7 à Ottawa est estimé à environ 223 et ces emplois sont concentrés au sud de la route régionale 174. Les plus importantes catégories d'emplois en proportion touchent aux bureaux publics (35 %), aux services (15,2 %), à la santé (12,1 %) et à l'éducation (12,1 %).

**Tableau 5 – Données démographiques de 2005 par groupe d'âge dans le corridor 7 - Ottawa**

Zone	% de la zone	Pop. 0 à 4	Pop. 5 à 14	Pop. 15 à 24	Pop. 25 à 44	Pop. 45 à 64	Pop. 65 +	Pop. totale
De la rivière des Outaouais à la route régionale 174								
1240	27,1	0	0	0	0	0	0	0
3001	13,4	31	128	166	184	294	38	841
Au sud de la route régionale 174								
1900	9,1	50	134	125	225	245	91	870
<b>Total</b>	--	<b>81</b>	<b>262</b>	<b>291</b>	<b>409</b>	<b>539</b>	<b>129</b>	<b>1 711</b>

### **3.2.2 Quartiers de Gatineau**

#### **Corridor 5**

La population totale dans le corridor 5 à Gatineau est estimée à environ 4 361 personnes (voir le **tableau 6**). Cette population est relativement âgée. On estime la proportion de la population de moins de 25 ans à 32,6 %, celle comprise entre 25 et 64 ans à 59,6 % et celle de 65 ans et plus à 7,8 %.

**Table 6 – Données démographiques de 2005 par groupe d'âge dans le corridor 5 - Gatineau**

Zone	% de la zone	Pop. 0 à 4	Pop. 5 à 14	Pop. 15 à 24	Pop. 25 à 44	Pop. 45 à 64	Pop. 65 +	Pop. totale
De la rivière des Outaouais au boulevard Maloney								
8073	15,9	17	37	50	100	92	43	339
8090	23,6	30	61	74	179	152	50	546
8102	40,9	0	0	0	0	0	0	0
8250	18,8	0	2	2	4	4	2	14
Boulevard Maloney à l'autoroute 50								
8105	64,0	0	0	0	0	0	0	0
8122	42,6	0	0	0	0	0	0	0
8141	0,5	2	4	3	9	6	3	27
8142	46,5	41	130	101	271	208	42	793
8201	35,4	77	176	100	386	157	28	924
8221	30,1	23	84	89	180	238	67	681
8231	31,4	42	133	139	262	345	105	1 026
Nord de l'autoroute 50								
8410	1,4	0	2	1	3	4	1	11
<b>Total</b>	--	<b>232</b>	<b>629</b>	<b>559</b>	<b>1 394</b>	<b>1 206</b>	<b>341</b>	<b>4 361</b>

Le nombre total d'emplois dans le corridor 5 à Gatineau est estimé à environ 1 496 (voir le **tableau 7**). Les plus importantes catégories d'emplois en proportion touchent au commerce de détail (50,4 %), aux services (23,3 %) et à d'autres secteurs (12,3 %).

**Tableau 7 – Données d'emploi de 2005 par catégorie dans le corridor 5 - Gatineau**

Zone	% de la zone	Détail	Services	Bureaux publics	Bureaux privés	Éducation	Santé	Autres	Total emp.
De la rivière des Outaouais au boulevard Maloney									
8073	15,9	4	12	0	1	0	2	6	25
8090	23,6	2	28	0	1	0	12	2	45
8102	40,9	374	11	0	0	0	0	0	385
8250	18,8	45	44	2	4	6	0	120	221
Du boulevard Maloney à l'autoroute 50									
8105	48,9	73	41	47	0	0	0	25	186
8122	47,4	164	123	36	3	10	17	7	360
8141	0,5	0	1	0	0	0	1	0	2
8142	85,9	0	7	0	10	0	0	15	32
8201	40,1	84	59	0	3	13	16	1	176
8221	4,2	2	1	0	0	1	2	0	6
8231	31,4	6	22	0	8	9	5	6	56
Au nord de l'autoroute 50									
8410	1,4	0	0	0	0	0	0	2	2
<b>Total</b>	--	<b>754</b>	<b>349</b>	<b>85</b>	<b>30</b>	<b>39</b>	<b>55</b>	<b>184</b>	<b>1 496</b>

### Corridor 6

La population totale dans le corridor 6 à Gatineau est estimée à environ 3 207 personnes (voir le **tableau 8**). Cette population est relativement jeune. On estime la proportion de la population de moins de 25 ans à 34,8 %, celle comprise entre 25 et 64 ans à 59,8 % et celle de 65 ans et plus à 5,4 %.

**Tableau 8 – Données démographiques de 2005 par groupe d'âge dans le corridor 6 - Gatineau**

Zone	% de la zone	Pop. 0 à 4	Pop. 5 à 14	Pop. 15 à 24	Pop. 25 à 44	Pop. 45 à 64	Pop. 65 +	Pop. totale
Rivière des Outaouais au boulevard Maloney								
8301	42,9	98	295	243	610	450	94	1 790
8321	17,7	22	57	68	143	125	30	445
8322	32,1	36	130	155	275	291	49	936
Nord de l'autoroute 50								
8421	1,6	2	6	4	11	9	1	33
8422	0,7	0	0	1	1	1	0	3
<b>Total</b>	--	<b>158</b>	<b>488</b>	<b>471</b>	<b>1 040</b>	<b>876</b>	<b>174</b>	<b>3 207</b>



Le nombre total d'emplois dans le corridor 6 à Gatineau est estimé à environ 447 (voir le **tableau 9**). Les plus importantes catégories d'emplois en proportion touchent à d'autres secteurs (27,7 %), aux services (25,3 %) et au commerce de détail (19,9 %).

**Tableau 9 : Données d'emploi de 2005 par catégorie dans le corridor 6 - Gatineau**

Zone	% de la zone	Détail	Services	Bureaux publics	Bureaux privés	Éducation	Santé	Autres	Total emp.
De la rivière des Outaouais au boulevard Maloney									
8301	42,9	9	15	0	12	19	40	88	183
8321	17,7	10	32	0	3	5	5	26	81
8322	32,1	70	65	0	8	15	10	9	177
Au nord de l'autoroute 50									
8421	1,6	0	0	0	1	0	3	1	5
8422	0,7	0	1	0	0	0	0	0	1
<b>Total</b>	--	<b>89</b>	<b>113</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>39</b>	<b>58</b>	<b>124</b>	<b>447</b>

### **Corridor 7**

La population totale dans le corridor 7 à Gatineau est estimée à environ 888 personnes (voir le **tableau 10**). Cette population est relativement jeune. On estime la proportion de la population de moins de 25 ans à 34,6 %, celle comprise entre 25 et 64 ans à 60,8 % et celle de 65 ans et plus à 4,6 %.

**Tableau 10 – Données démographiques de 2005 par groupe d'âge dans le corridor 7 - Gatineau**

Zone	% de la zone	Pop. 0 à 4	Pop. 5 à 14	Pop. 15 à 24	Pop. 25 à 44	Pop. 45 à 64	Pop. 65 +	Pop. totale
8310	21,6	1	3	4	10	3	9	30
8321	9,7	11	39	47	83	88	15	283
8332	17,4	49	90	63	234	122	17	575
<b>Total</b>	--	<b>61</b>	<b>132</b>	<b>114</b>	<b>327</b>	<b>213</b>	<b>41</b>	<b>888</b>

Le nombre total d'emplois dans le corridor 7 à Gatineau est estimé à environ 376 (voir le **tableau 11**). Les plus importantes catégories d'emplois en proportion touchent à d'autres secteurs (55,3 %), aux services (22,9 %) et aux bureaux privés (12,2 %).

**Tableau 11 – Données d'emploi de 2005 par catégorie dans le corridor 7 - Gatineau**

Zone	% de la zone	Détail	Services	Bureaux publics	Bureaux privés	Éducation	Santé	Autres	Total emp.
8310	21,6	16	58	0	29	4	0	187	294
8321	9,7	5	18	0	2	2	3	14	44
8332	17,4	5	10	0	15	0	1	7	38
<b>Total</b>	--	<b>26</b>	<b>86</b>	<b>0</b>	<b>46</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>208</b>	<b>376</b>

### 3.3 Installations et équipements collectifs existants par quartier

La présente section donne une description sommaire des installations et équipements collectifs existants dans chacun des corridors d'Ottawa et de Gatineau.

#### 3.3.1 Quartiers d'Ottawa

##### *Corridor 5*

Des institutions et des installations publiques et privées importantes se trouvent dans ce corridor communautaire et comprennent, du nord au sud :

- la promenade Rockcliffe de la Commission de la capitale nationale, y compris des sentiers polyvalents et un terrain de stationnement;
- les écuries et le centre commémoratif du Carrousel de la GRC au sud-ouest de la promenade Rockcliffe;
- le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada et l'aéroport de Rockcliffe à l'est de la promenade Rockcliffe;
- le réaménagement de la base Rockcliffe (ancienne base des Forces canadiennes Rockcliffe) à l'est de la promenade de l'Aviation;
- le parc London Terrace, le parc Hemlock et l'école publique Queen Elizabeth à l'ouest de la promenade de l'Aviation;
- l'hôpital Montfort et le boisé Montfort à l'est de la promenade de l'Aviation, au nord du chemin Montréal;
- les bureaux de la Société canadienne d'hypothèque et de logement à l'est de la promenade de l'Aviation, au sud du chemin de Montréal;
- le collège catholique Samuel-Genest, le centre éducatif Brin de Soleil, la Cité Collégiale, l'école élémentaire catholique Montfort, le parc Dr. John Hopps et le parc Whiterock à l'est de la promenade de l'Aviation, entre le chemin de Montréal et le chemin Ogilvie;

- le parc Trojan, le parc Cummings, le parc Ken-Steele et l'école Our Lady of Mount Carmel et l'école secondaire Rideau à l'ouest de la promenade de l'Aviation, entre le chemin de Montréal et le chemin Ogilvie;
- l'église anglicane Epiphany, le parc Palmerston, le parc City Centre et le centre communautaire Cyrville à l'est de la promenade de l'Aviation, entre le chemin Ogilvie et la route régionale 174;
- la maison funéraire à l'ouest de la promenade de l'Aviation, entre le chemin Ogilvie et la route régionale 174;
- le parc Cedarcroft, le parc Marchand et le parc Meadowbrook, ainsi que le centre commercial communautaire au sud-est de la division de la route régionale 174.

### **Corridor 6**

Des institutions et des installations publiques et privées importantes se trouvent dans le voisinage de ce corridor communautaire et comprennent :

- le Centre environnemental Robert-O.-Pickard (usine d'épuration des eaux usées);
- le ruisseau Green;
- des activités agricoles;
- le terrain de golf municipal Pine View;
- l'école secondaire de Gloucester;
- la bibliothèque de Gloucester-Nord.

### **Corridor 7**

Des institutions et des installations publiques et privées importantes se trouvent dans le voisinage de ce corridor communautaire et comprennent :

- la communauté de Convent Glen;
- le ruisseau Green;
- des activités agricoles;
- le terrain de golf municipal Pine View;
- l'école secondaire de Gloucester;
- la bibliothèque de Gloucester-Nord.

### **3.3.2 Quartiers de Gatineau**

#### **Corridor 5**

Des institutions et des installations publiques et privées importantes se trouvent dans le voisinage de ce corridor communautaire et comprennent :

- les deux centres commerciaux locaux le long de la montée Paiement, au sud de l'autoroute 50;
- le centre de préservation de Bibliothèque et Archives Canada du côté ouest de la montée Paiement, au nord du boulevard Maloney;
- le grand centre commercial régional du côté ouest de l'intersection de la montée Paiement et du boulevard Maloney;
- le terrain de golf Tecumseh au sud de la montée Paiement;
- la Route verte au sud de la montée Paiement;
- l'usine de traitement des eaux usées sur la rue Saint-Louis.

#### **Corridor 6**

Des institutions et des installations publiques et privées importantes se trouvent dans le voisinage de ce corridor communautaire et comprennent :

- l'église catholique Sainte-Rose sur le boulevard Lorrain;
- l'ancien couvent Sainte-Marie converti en résidence pour personnes âgées sur le boulevard Lorrain;
- une garderie et deux écoles sur le boulevard Lorrain;
- le centre de services de la Ville de Gatineau et la bibliothèque municipale sur le boulevard Lorrain;
- les petits espaces commerciaux et industriels sur le boulevard Lorrain;
- les deux stationnements incitatifs (Parc-o-bus) de la Société de transport de l'Outaouais (STO) sur les boulevards Lorrain et Saint-René;
- les résidences riveraines de la rue Hurtubise;
- une usine de traitement des eaux usées au sud-ouest du boulevard Lorrain;
- une carrière au sud-est du boulevard Lorrain;
- la baie McLaurin et le marais Templeton à l'est, le long de la rive nord de la rivière des Outaouais.

### **Corridor 7**

Des institutions et des installations publiques et privées importantes se trouvent dans le voisinage de ce corridor communautaire et comprennent :

- l'aéroport de Gatineau;
- l'aéroparc et le parc industriel de salubrité;
- la rivière Blanche;
- les terres humides de la baie McLaurin;
- les résidences riveraines de la rue Hurtubise;
- le parc du Marais des Laîches.

## **3.4 Installations de transport existantes et modèles et modes de circulation connexes par quartier**

La présente section donne une description sommaire des installations de transport existantes ainsi que des modèles et des modes de circulation connexes dans chaque corridor à Ottawa et à Gatineau.

### **3.4.1 Quartiers d'Ottawa**

#### **Corridor 5**

Dans le corridor 5, la promenade de l'Aviation est une route divisée à quatre voies au sud du chemin de Montréal et une route non divisée à deux voies au nord du chemin de Montréal. Elle comprend trois intersections munies de feux de circulation aux artères principales ou autoroutes, ainsi que trois intersections sans feux de circulation aux routes locales ou collectrices. Automobiles, véhicules lourds, cyclistes et piétons composent la circulation. Il n'y a pas d'accès aux entrées de cour le long de la promenade de l'Aviation. Des installations de transport en commun, des pistes cyclables et des sentiers piétonniers sont aménagés le long de la promenade de l'Aviation et de la promenade Rockcliffe.

#### **Corridor 6**

Corridor 6 à Ottawa : une nouvelle route est proposée dans la Ceinture de verdure de la CCN entre la rivière des Outaouais et la route régionale 174.

#### **Corridor 7**

Corridor 6 à Ottawa : une nouvelle route est aussi proposée dans la Ceinture de verdure de la CCN entre la rivière des Outaouais et la route régionale 174.

### **3.4.2 Quartiers de Gatineau**

#### **Corridor 5**

Le tracé proposé du corridor 5 dans Gatineau implique la construction d'une nouvelle route entre la rivière des Outaouais et le boulevard Maloney. Une route divisée à quatre voies existante se prolonge vers le nord sur la montée Paiement depuis le boulevard Maloney jusqu'à l'échangeur de l'autoroute 50. La montée Paiement comprend trois intersections munies de feux de circulation aux artères principales ou autoroutes, ainsi que cinq intersections sans feux de signalisation aux routes locales ou collectrices. Automobiles, véhicules lourds, cyclistes et piétons composent la circulation. Les véhicules ont accès aux entrées de cour le long de la montée Paiement au nord du boulevard Maloney. Des installations de transport en commun, des pistes cyclables et des sentiers piétonniers sont aménagés le long de la montée Paiement à partir du boulevard Maloney jusqu'à l'échangeur de l'autoroute 50.

#### **Corridor 6**

Le tracé proposé du corridor 6 dans Gatineau implique la construction d'une nouvelle route entre la rivière des Outaouais et le boulevard Maloney. Une route à deux voies existante se prolonge vers le nord sur le boulevard Lorrain depuis le boulevard Maloney jusqu'à l'échangeur de l'autoroute 50. Le boulevard Lorrain comprend dix intersections munies de feux de circulation aux artères principales ou autoroutes, ainsi que quatre intersections sans feux de circulation aux routes locales ou collectrices. Automobiles, véhicules lourds, cyclistes et piétons composent la circulation. Les véhicules ont accès aux entrées de cour le long du boulevard Lorrain au nord du boulevard Maloney. Des installations de transport en commun, des pistes cyclables et des sentiers piétonniers sont aménagés le long du boulevard Lorrain à partir du boulevard Maloney jusqu'à l'échangeur de l'autoroute 50.

#### **Corridor 7**

Le tracé proposé du corridor 7 dans Gatineau implique la construction d'une nouvelle route entre la rivière des Outaouais et le boulevard Maloney et se prolongeant presque jusqu'à l'autoroute 50. La partie nord (1 km) du corridor est une route divisée à quatre voies reliant l'autoroute 50. Il n'y a pas d'installations de transport en commun ni de pistes cyclables ni de sentiers piétonniers aménagés jusqu'à maintenant dans la partie nord du corridor.

## 4 ÉVALUATION DES IMPACTS DANS CHAQUE CORRIDOR

La présente section donne un aperçu sommaire des études fonctionnelles et des mesures d'atténuation proposées dans chaque corridor, ainsi qu'une évaluation des impacts dans chaque corridor à l'étude. L'évaluation se fonde sur les sous-facteurs et les indicateurs retenus pour le sous-facteur *Impacts sur les collectivités* dans la section « Méthode » (voir la **section 2**) et sur les renseignements pertinents fournis dans la section « Description des collectivités » (voir la **section 3**).

### 4.1 Aperçu des études fonctionnelles et des mesures d'atténuation

L'aperçu suivant des études fonctionnelles et des mesures d'atténuation proposées dans chaque corridor est extrait en grande partie du Rapport sur les transports.

#### 4.1.1 Corridor 5

##### *Étude fonctionnelle et mesures d'atténuation proposées à Ottawa*

Le tracé proposé du corridor 5 à Ottawa implique la construction d'une nouvelle route entre le pont et la promenade de l'Aviation, y compris un passage sous la promenade Rockcliffe, ainsi qu'une voie de service et une intersection dotée d'un carrefour giratoire vers la promenade Rockcliffe et un accès à l'aéroport de Rockcliffe et au Musée de l'aviation et de l'espace du Canada. L'accès à la promenade de l'Aviation en provenance du futur pont sera interdit aux heures de pointe du matin (limitation de virage à gauche), de manière à ainsi réduire les effets sur les résidents de Rockcliffe et à transférer la circulation vers le chemin de Montréal, le chemin Ogilvie et la route régionale 174. Les virages à gauche seront autorisés le reste de la journée pour permettre l'accès à la promenade Rockcliffe et au Musée de l'aviation.

Le tracé proposé implique aussi l'élargissement de la route existante sur la promenade Aviation, au nord du chemin de Montréal, afin d'y aménager deux voies supplémentaires et un îlot central surélevé de 2 m. Entre le chemin de Montréal et le chemin Ogilvie, le tracé est modifié afin de remplacer la large médiane par un îlot surélevé plus étroit de 5 m. Cette modification créera davantage d'espace entre la route et les limites de propriété de chaque côté et permettra la mise en place de mesures d'atténuation telles que des talus de terre antibruit.

Les intersections existantes seront maintenues sur la promenade de l'Aviation. Des travaux d'envergure seront nécessaires pour assurer un lien adéquat entre le nouveau pont et la promenade de l'Aviation et la promenade Rockcliffe (sans favoriser l'utilisation de cette dernière), ainsi que l'autoroute 417 et la route régionale 174. Les installations de transport en commun et les pistes cyclables et sentiers piétonniers communiqueront avec le pont et les réseaux existants le long de la promenade de l'Aviation et de la promenade Rockcliffe.

À l'échangeur de l'autoroute 417 et de la route régionale 174, il est proposé de construire ou de réaligner cinq bretelles. La plupart des bretelles se trouvent relativement loin des résidents. Cependant, il est probable que la bretelle allant de l'autoroute 417 (direction ouest) à la route régionale 174 (direction est) soit déplacée plus près des limites de propriété. En général, aucune expropriation ne sera requise dans le corridor 5 au sud de la rivière.

#### ***Étude fonctionnelle et mesures d'atténuation proposées à Gatineau***

Le tracé proposé du corridor 5 à Gatineau implique la construction d'une nouvelle route entre la rivière des Outaouais et le boulevard Maloney ainsi qu'un élargissement de la route existante à quatre voies sur la montée Paiement au nord du boulevard Maloney jusqu'à l'échangeur de l'autoroute 50. L'accès à ce corridor proposé serait contrôlé au sud du boulevard Maloney. Le reste du corridor passerait d'une route principale divisée à quatre voies à une route principale divisée à six voies (2 + 1 au maximum de chaque côté).

Les intersections existantes le long de la montée Paiement seraient maintenues. L'accès aux entrées de cour à la suite de l'élargissement de la route serait assuré par l'ajout d'une voie de service (en direction nord) à l'est du tracé afin d'atténuer certains problèmes d'accès de résidents riverains et de sécurité. Des installations seraient prévues pour les transports en commun, les cyclistes et les piétons sur le pont et communiqueraient avec les réseaux existants le long de la montée Paiement. Le carrefour étagé proposé à l'intersection du boulevard Maloney et de la montée Paiement nécessiterait l'expropriation de plusieurs propriétés voisines (voir le **Rapport sur l'utilisation du sol et les biens fonciers**).

#### ***4.1.2 Corridor 6***

##### ***Étude fonctionnelle et mesures d'atténuation proposées à Ottawa***

Le tracé proposé du corridor 6 à Ottawa implique la construction d'une nouvelle route entre la rivière des Outaouais et la route régionale 174, à l'intérieur de la Ceinture de verdure de la CCN, où aucun développement des terrains n'est prévu et où aucun accès aux rues locales n'existe. Quant à la route régionale 174, entre la Ceinture de verdure et l'autoroute 417, la distance à la limite de propriété de chaque côté est suffisamment importante pour permettre un élargissement éventuel.

L'accès à cette nouvelle route serait entièrement contrôlé entre la route régionale 174 et la rivière des Outaouais. Des automobiles et des véhicules lourds composeraient la circulation. Des travaux d'envergure seraient nécessaires pour assurer le lien adéquat entre le nouveau pont et la route régionale 174 à partir d'un nouvel échangeur à environ mi-chemin entre le boulevard Saint-Joseph et le boulevard Jeanne-D'Arc. Un lien serait prévu entre le pont et les réseaux de transport en commun, de pistes cyclables et de sentiers piétonniers à Ottawa.

La structure du pont dans le corridor 6 est conçue pour enjamber la promenade Rockcliffe et le ruisseau Green et sa vallée. La structure demeure élevée à partir de l'est de la promenade Rockcliffe jusqu'au pont de la rivière des Outaouais. L'échangeur proposé à la route régionale 174 (losange et passage



supérieur à la route régionale 174 – pas de changement de niveau de la route régionale 174) n'aura pas d'effet sur un bâtiment de ferme à proximité.

#### ***Étude fonctionnelle et mesures d'atténuation proposées à Gatineau***

Le tracé proposé du corridor 6 à Gatineau implique la construction d'une nouvelle route entre la rivière des Outaouais et le boulevard Maloney et un élargissement de la route existante le long du boulevard Lorrain, au nord du boulevard Maloney jusqu'à l'échangeur de l'autoroute 50. L'accès à ce corridor proposé serait contrôlé au sud du boulevard Maloney. Le reste du corridor passerait d'une route principale non divisée à deux voies à une route principale divisée à six voies (2 + 1 au maximum de chaque côté) qui rejoindrait l'échangeur existant de l'autoroute 50. Les intersections existantes le long du boulevard Lorrain seraient maintenues. L'accès aux entrées de cour à la suite de l'élargissement de la route serait assuré par l'ajout d'une voie de service (en direction nord) à l'est du tracé. Des installations seraient prévues pour les transports en commun, les cyclistes et les piétons sur le pont et communiqueraient avec les réseaux existants le long du boulevard Lorrain.

À la différence de la montée Paiement, le boulevard Lorrain, au nord du boulevard Maloney, est une route à deux voies. Compte tenu du grand nombre de zones non bâties sur le côté ouest de la route, il est proposé d'élargir le boulevard Lorrain de ce côté de la route existante afin de limiter le plus possible les impacts sur les propriétés résidentielles et les points d'intérêt beaucoup plus nombreux sur le côté est du tracé. L'élargissement de la route sur son côté ouest et l'ajout d'une voie de service du côté est nécessiteraient l'expropriation de plus de 80 propriétés résidentielles le long du tracé. Le carrefour étagé proposé à l'intersection des boulevards Maloney et Lorrain nécessiterait aussi l'expropriation de plusieurs propriétés voisines (voir le **Rapport sur l'utilisation du sol et les biens fonciers**).

#### **4.1.3 Corridor 7**

##### ***Étude fonctionnelle et mesures d'atténuation proposées à Ottawa***

Le tracé proposé du corridor 7 entre la rivière des Outaouais et la route régionale 174 se trouve à l'intérieur de la Ceinture de verdure de la CCN à Ottawa, où aucun développement des terrains n'est prévu et où aucun accès aux rues locales n'existe. Quant à la route régionale 174 entre la Ceinture de verdure et l'autoroute 417, la distance à la limite des propriétés de chaque côté est suffisamment importante pour permettre un élargissement éventuel. L'échangeur proposé à la route régionale 174 (losange et passage supérieur à la route régionale 174 – pas de changement de niveau de la route régionale 174) n'aura pas d'effet sur un bâtiment de ferme à proximité.

##### ***Étude fonctionnelle et mesures d'atténuation proposées à Gatineau***

Le tracé proposé du corridor 7 à Gatineau comprend principalement de nouvelles structures élevées enjambant les terres humides de la baie McLaurin, la rivière Blanche et les terres rurales désignées pour le développement industriel futur, jusqu'à une nouvelle intersection au boulevard Maloney. La route

communiquera ensuite avec le nouvel échangeur de l'autoroute 50 à proximité de l'aéroport de Gatineau.

L'accès à la plus grande partie de ce corridor communautaire serait contrôlé. La partie nord (1 km) du corridor passerait d'une route principale divisée à quatre voies à une route principale divisée à six voies (2 + 1 au maximum de chaque côté). Le nouveau corridor communautaire comprendrait 4 intersections munies de feux de circulation aux artères principales ou autoroutes, ainsi que 2 intersections sans feux de circulation aux routes locales ou collectrices. Il s'agirait du seul corridor communautaire sans accès aux entrées de cour. Un nouvel échangeur à l'autoroute 50 serait nécessaire. Des installations seraient prévues pour les transports en commun, les cyclistes et les piétons sur le pont et communiqueraient avec les réseaux existants de chaque côté de la rivière des Outaouais.

## 4.2 Impacts sur les collectivités voisines découlant du prolongement ou de l'élargissement d'une route existante pour l'aménagement d'un pont (sous-facteur *Impacts sur les collectivités -1*)

L'évaluation des impacts sur les collectivités voisines ci-dessous se fonde sur deux indicateurs choisis : *Longueur du prolongement de la route dans une communauté* et *Longueur de l'élargissement de la route dans une communauté*. L'analyse des impacts de chacun de ces indicateurs tient compte de : 1) la distance en kilomètres du prolongement proposé des routes existantes dans chaque corridor; 2) l'étendue de l'élargissement des routes existantes dans chaque corridor; 3) la densité de population dans chaque corridor.

### 4.2.1 Corridor 5

#### **Indicateur 1 : Longueur du prolongement de la route dans une communauté**

##### 1. Ottawa

La longueur du tracé de la nouvelle route du tronçon du corridor 5 à Ottawa est de 0,75 km (promenade de l'Aviation, entre le boulevard Hemlock et la rivière des Outaouais). Un **effet net modéré** est prévu pour cet indicateur en raison de la longueur du prolongement de la route et de la densité moyenne de la population dans ce tronçon du corridor. Autrement dit, l'effet produit imposerait des contraintes supplémentaires sur les conditions des collectivités voisines par rapport aux conditions de base; cet effet pourrait tout de même être géré par des mesures d'atténuation basées sur les meilleures pratiques en vigueur.

##### 2. Gatineau

La longueur du tracé de la nouvelle route du tronçon du corridor 5 à Gatineau est de 1,55 km entre la rivière des Outaouais et le boulevard Maloney. Un **effet net modéré** est prévu pour cet indicateur en raison de la longueur du prolongement de la route et de la densité moyenne de la population dans ce tronçon du corridor.

### **Indicateur 2 : Longueur de l'élargissement de la route dans une communauté**

#### *1. Ottawa*

La longueur du tracé de la route existante nécessitant un élargissement du tronçon du corridor 5 à Ottawa est de 3,7 km (promenade de l'Aviation, entre la route régionale 174 et le boulevard Hemlock). Un **effet net modéré** est prévu pour cet indicateur en raison de la longueur de l'élargissement de la route, l'étendue de l'élargissement du tracé de la route existante dans le corridor (4 à 6 voies, p. ex. : 2 + 1 au maximum de chaque côté) et de la densité relativement élevée de la population dans ce tronçon du corridor.

#### *2. Gatineau*

La longueur du tracé de la route existante nécessitant un élargissement du tronçon du corridor 5 à Gatineau est de 4,6 km (montée Paiement, entre le boulevard Maloney et l'autoroute 50). Un **effet net modéré** est prévu pour cet indicateur en raison de la longueur de l'élargissement de la route, l'étendue de l'élargissement du tracé de la route existante dans le corridor (4 à 7 voies, p. ex. : 2 + 1 au maximum de chaque côté et une voie de service) et de la densité moyenne de la population dans ce tronçon du corridor.

### **4.2.2 Corridor 6**

#### **Indicateur 1 : Longueur du prolongement de la route dans une communauté**

#### *1. Ottawa*

La longueur du tracé de la nouvelle route du tronçon du corridor 6 à Ottawa est de 2,5 km entre la route régionale 174 et la rivière des Outaouais (0,4 km de remblai élevé et 2,1 km de structures élevées). Un **effet net faible** est prévu pour cet indicateur en raison de la longueur du prolongement de la route et de la faible densité de la population dans ce tronçon du corridor.

#### *2. Gatineau*

La longueur du tracé de la nouvelle route du tronçon du corridor 6 à Gatineau entre la rivière des Outaouais et le boulevard Maloney est de 1 km. Un **effet net faible** est prévu pour cet indicateur en raison de la longueur du prolongement de la route et de la faible densité de la population dans ce tronçon du corridor.

#### **Indicateur 2 : Longueur de l'élargissement de la route dans une communauté**

#### *1. Ottawa*

La longueur du tracé de la route existante nécessitant un élargissement du tronçon du corridor 6 à Ottawa entre la route régionale 174 et la rivière des Outaouais est de 4,8 km. Même si la longueur de

l'élargissement de la route est importante dans ce tronçon du corridor communautaire, un **effet net faible** est prévu pour cet indicateur en raison de la faible densité de la population dans ce tronçon du corridor.

## 2. Gatineau

La longueur du tracé de la route existante nécessitant un élargissement du tronçon du corridor 6 à Gatineau est de 3,1 km (boulevard Lorrain, entre le boulevard Maloney et l'autoroute 50). Un **effet net élevé** est prévu pour cet indicateur en raison de la longueur de l'élargissement de la route, l'étendue de l'élargissement du tracé de la route existante dans le corridor (2 à 7 voies, p. ex. : 2 + 1 au maximum de chaque côté et une voie de service) et de la densité moyenne de la population dans ce tronçon du corridor. Autrement dit, l'effet produit imposerait des contraintes supplémentaires sur les conditions des collectivités voisines par rapport aux conditions de base; cet effet ne peut être atténué sur la base des meilleures pratiques en vigueur.

### 4.2.3 Corridor 7

#### **Indicateur 1 : Longueur du prolongement de la route dans une communauté**

##### 1. Ottawa

La longueur du tracé de la nouvelle route du tronçon du corridor 7 à Ottawa est de 2,2 km entre la route régionale 174 et la rivière des Outaouais (1,3 km de remblai élevé et 0,9 km de structures élevées). Un **effet net faible** est prévu pour cet indicateur en raison de la longueur du prolongement de la route et de la faible densité de la population dans ce tronçon du corridor communautaire.

##### 2. Gatineau

La longueur du tracé de la nouvelle route du tronçon du corridor 7 à Gatineau est de 3,9 km entre la rivière des Outaouais et l'autoroute 50 (1,9 km de remblai élevé et 2,0 km de structures élevées). Même si la longueur du prolongement de la route est importante dans ce tronçon du corridor communautaire, un **effet net faible** est prévu pour cet indicateur en raison de la faible densité de la population dans ce tronçon du corridor communautaire.

#### **Indicateur 2 : Longueur de l'élargissement de la route dans une communauté**

##### 1. Ottawa

La longueur du tracé de la route existante nécessitant un élargissement du tronçon du corridor 7 à Ottawa entre la route régionale 174 et la rivière des Outaouais est de 4,8 km. Même si la longueur de l'élargissement de la route est importante dans ce tronçon du corridor communautaire, un **effet net faible** est prévu pour cet indicateur en raison de la faible densité de la population dans ce tronçon du corridor communautaire.

## 2. Gatineau

Il n'est pas nécessaire d'élargir le tracé de la route existante du tronçon du corridor 7 à Gatineau. **Aucun effet** n'est donc prévu pour cet indicateur dans ce tronçon du corridor communautaire.

### 4.3 Impacts sur les collectivités voisines découlant de l'accès limité aux installations et aux éléments communautaires (sous-facteur *Impacts sur les collectivités -2*)

#### 4.3.1 Corridor 5

##### **Indicateur 1 : Nombre et types de restrictions à l'accès aux installations communautaires**

##### 1. Ottawa

Les accès existants aux installations communautaires seront maintenus le long du tracé du corridor 5 proposé à Ottawa. Des services de transport en commun, des pistes cyclables et des sentiers piétonniers seront prévus le long de tout le tracé.

Le sentier récréatif existant sur la promenade de l'Aviation sera aussi maintenu; il sera déplacé plus près des secteurs résidentiels voisins et donnera un accès direct au nouveau pont. Le sentier récréatif sur le pont sera relié aux pistes cyclables des promenades Rockcliffe et de l'Aviation. Les sentiers récréatifs se prolongeront le long de la promenade de l'Aviation, entre la promenade Rockcliffe et le chemin Ogilvie, ainsi qu'en direction est-ouest le long de la promenade Rockcliffe.

Des modifications apportées au profil de la promenade de l'Aviation, telles qu'un carrefour étagé sur le chemin Ogilvie, un passage inférieur juste au nord du chemin de Montréal et la suppression des bretelles au chemin Hemlock, pourraient toutefois avoir un effet limité sur l'accessibilité des quartiers locaux en provenance de la promenade de l'Aviation. La présence d'une médiane élevée de 2 m au nord du chemin de Montréal et d'une médiane surélevée plus étroite de 5 m entre le chemin de Montréal et le chemin Ogilvie pourrait constituer un élément dissuasif pour les piétons aux passages pour piétons le long de la promenade de l'Aviation, même si la durée des feux pour piétons est réglée en conformité aux normes en vigueur et si des îlots séparateurs sont prévus aux intersections critiques. Un **effet net faible** est prévu pour cet indicateur en raison du maintien des accès existants aux installations communautaires dans ce tronçon du corridor communautaire.

##### 2. Gatineau

Les accès existants aux installations communautaires seront maintenus le long du tracé du corridor 5 proposé à Gatineau. Des services de transport en commun, des pistes cyclables et des sentiers piétonniers seront prévus le long de tout le tracé. Le tracé proposé nécessitera l'ajout d'une voie de service en direction nord, du côté est du tracé, afin de remédier à des problèmes de sécurité et d'accès à certaines résidences riveraines. Des installations de transfert de la circulation est-ouest et nord-sud sont

prévues pour le corridor du Rapibus au nord du boulevard Maloney, un lien pédestre étant prévu entre la nouvelle voie de service vers le nord et le lien du Rapibus. Un **effet net faible** est prévu pour cet indicateur en raison du maintien des accès existants aux installations communautaires dans ce tronçon du corridor communautaire.

#### **4.3.2 Corridor 6**

##### **Indicateur 1 : Nombre et types de restrictions à l'accès aux installations communautaires**

###### *1. Ottawa*

Aucune restriction d'accès aux installations communautaires n'est prévue dans le tracé du corridor 6 proposé à Ottawa. Le tracé proposé entre la rivière des Outaouais et la route régionale 174 se trouve dans la Ceinture de verdure, où aucun développement des terrains n'est prévu et où aucun accès aux rues locales n'existe. **Aucun effet** n'est donc prévu pour cet indicateur dans ce tronçon du corridor communautaire.

###### *2. Gatineau*

Les accès existants aux installations communautaires seront maintenus le long du tracé du corridor 6 proposé à Gatineau. Des services de transport en commun, des pistes cyclables et des sentiers piétonniers seront prévus le long de tout le tracé. Il est à noter que ce corridor est le seul où il est prévu d'installer une station du Rapibus. Le tracé proposé nécessitera l'ajout d'une voie de service en direction nord, du côté est du tracé, afin de remédier à des problèmes de sécurité et d'accès à certaines résidences riveraines. Un **effet net faible** est prévu pour cet indicateur en raison du maintien des accès existants aux installations communautaires dans ce tronçon du corridor communautaire.

### 4.3.3 Corridor 7

#### **Indicateur 1 : Nombre et types de restrictions à l'accès aux installations communautaires**

##### 1. Ottawa

Aucune restriction d'accès aux installations communautaires n'est prévue dans le tracé du corridor 7 proposé à Ottawa. Le tracé proposé entre la rivière des Outaouais et la route régionale 174 se trouve dans la Ceinture de verdure, où aucun développement des terrains n'est prévu et où aucun accès aux rues locales n'existe. **Aucun effet** n'est donc prévu pour cet indicateur dans ce tronçon du corridor communautaire.

##### 2. Gatineau

Aucune restriction d'accès aux installations communautaires n'est prévue dans le tracé du corridor 7 proposé à Gatineau. Le tracé proposé du corridor 7 à Gatineau comprendrait principalement de nouvelles structures élevées enjambant les terres humides de la baie McLaurin, la rivière Blanche et les terres rurales désignées pour le développement industriel futur. **Aucun effet** n'est donc prévu pour cet indicateur dans ce tronçon du corridor communautaire.

## 4.4 Apport aux collectivités durables (sous-facteur *Impacts sur les collectivités -3*)

L'évaluation des impacts sur les collectivités voisines ci-dessous se fonde sur les trois indicateurs choisis suivants : 1) *Conception perturbant le moins possible la collectivité*; 2) *Impact sur le temps de navettage des résidents vers le centre-ville d'Ottawa et le centre-ville de Gatineau*; 3) *Impact sur la circulation de camions dans le centre-ville d'Ottawa*.

### 4.4.1 Corridor 5

#### **Indicateur 1 : Conception perturbant le moins possible la communauté**

##### 1. Ottawa

Des membres des communautés résidant à l'intérieur du corridor 5 à Ottawa, ou à une certaine distance de celui-ci, et ceux ayant participé aux deux premières rondes de consultation publique ont insisté sur l'importance de maintenir la qualité de vie existante dans leurs quartiers, y compris les espaces verts le long de la promenade de l'Aviation, le boisé Montfort et l'accès à la rivière des Outaouais. Ils ont aussi manifesté le besoin d'éviter une augmentation de la congestion routière et les effets visuels, sonores et nocifs pour la santé dans leurs quartiers.

L'augmentation prévue de la circulation de voitures et de camions sur la promenade de l'Aviation aura une incidence sur les quartiers de chaque côté du tracé proposé menant au nouveau pont. Des écrans antibruit seront installés aux endroits déterminés selon les résultats de l'analyse des impacts du bruit.

Un **effet net modéré** est prévu pour cet indicateur après la mise en œuvre de mesures d'atténuation sur ce tronçon du corridor communautaire.

## 2. Gatineau

Des membres des communautés résidant à l'intérieur du corridor 5 à Gatineau, ou à une certaine distance de celui-ci, et ceux ayant participé aux deux premières rondes de consultation publique ont exprimé des inquiétudes concernant : 1) la déviation de la circulation de camions en provenance du centre-ville d'Ottawa et le bruit généré par les camions circulant sur une route en montée en direction de l'autoroute 50; 2) la nécessité d'assurer la sécurité des enfants du quartier qui doivent traverser la montée Paiement pour se rendre à l'une des trois écoles locales; 3) la perturbation d'un quartier résidentiel paisible construit récemment le long du terrain de golf Tecumseh, à proximité de la rivière des Outaouais.

L'augmentation prévue de la circulation de voitures et de camions sur la montée Paiement aura une incidence sur les quartiers de chaque côté du tracé proposé menant au nouveau pont. Des écrans antibruit seront installés aux endroits déterminés selon les résultats de l'analyse des impacts du bruit. La présence du nouveau pont aura néanmoins une incidence sur les secteurs résidentiels paisibles le long du boulevard Hurtubise et du terrain de golf Tecumseh. Un **effet net modéré** est prévu pour cet indicateur après la mise en œuvre de mesures d'atténuation sur ce tronçon du corridor communautaire.

### ***Indicateur 2 : Impact sur le temps de navettage des résidents vers le centre-ville d'Ottawa et le centre-ville de Gatineau***

Le **tableau 12** indique sommairement les impacts prévus du corridor 5 sur le temps de navettage depuis chaque corridor communautaire vers le centre-ville d'Ottawa, le sud d'Ottawa et le centre-ville de Gatineau (horizon de 2031). Voir la **figure 1 – Zone d'étude de l'utilisation du sol** pour connaître l'emplacement de chacune des zones mentionnées dans le tableau.



**Tableau 12 – Corridor 5 – Changement dans le temps de navettage, en minutes – Heures de pointe du matin (2031)**

Origines	TRANS TZ ID (identifiant zone trafic du modèle TRANS)	Destinations		
		Centre-ville d'Ottawa	Sud d'Ottawa	Centre-ville de Gatineau
		161	1410	6001
Corridor 5 – Promenade de l'Aviation	1200	0,2	0,7	- 0,3
Corridor 5 – Montée Paiement	8221	- 7,0	- 14,4	- 3,5
Corridors 6 et 7 – Échangeur de la route régionale 174	1240	0,0	0,3	- 0,3
Corridor 6 – Boulevard Lorrain	8301	- 7,1	- 14,1	- 3,7
Corridor 7 – Nord de l'autoroute 50	8422	- 7,2	13,4	- 3,3

### 1. Ottawa

Si le pont proposé est construit dans le corridor 5, on s'attend à ce que le temps de navettage aux heures de pointe du matin en direction du centre-ville d'Ottawa et du sud d'Ottawa augmente de moins d'une minute dans l'horizon de 2031 pour les résidents d'Ottawa vivant à proximité de la promenade de l'Aviation et de l'échangeur proposé de la route régionale 174 dans le cas des corridors 6 et 7. **Aucun effet net** n'est prévu pour cet indicateur car il n'y a aucun effet défavorable prévu sur les temps de navettage dans les quartiers d'Ottawa à proximité de ce corridor communautaire.

### 2. Gatineau

Si le pont proposé est construit dans le corridor 5, on s'attend à ce que le temps de navettage aux heures de pointe du matin en direction du centre-ville d'Ottawa, du sud d'Ottawa et du centre-ville de Gatineau diminuent respectivement de 7, 14 et 4 minutes pour les résidents de Gatineau vivant le long de la montée Paiement et du boulevard Lorrain. On s'attend à ce que le temps de navettage aux heures de pointe du matin en direction du centre-ville d'Ottawa, du sud d'Ottawa et du centre-ville de Gatineau diminuent respectivement de 7, 13 et 3 minutes pour les résidents de Gatineau vivant au nord de l'autoroute 50, dans le corridor 7. Un **effet positif modéré** est prévu pour cet indicateur en raison de l'effet positif du corridor 5 sur le temps de navettage des résidents des quartiers de Gatineau à proximité de ce corridor communautaire.

### ***Indicateur 3 : Impact sur la circulation de camions dans le centre-ville d'Ottawa***

Selon des renseignements contenus dans la Rapport sur les transports, le corridor 5 permettrait de réduire de 1 591, le nombre de camions par jour, selon l'horizon de référence de 2031, comparativement à la situation de base sans nouveau pont (5 853 camions par jour), soit une diminution de 27,2 % du nombre de camions dans le centre-ville d'Ottawa. Si tous les camions étaient interdits en provenance du pont McDonald-Cartier et que seules les livraisons locales étaient autorisées dans le corridor KERWN, le corridor 5 permettrait de réduire de 1 794 le nombre de camions par jour, selon l'horizon de référence de 2031, comparativement à la situation de base sans nouveau pont, soit une diminution de 30,7 % du nombre de camions dans le centre-ville d'Ottawa. Un **effet positif élevé** sur la vie communautaire dans le centre-ville d'Ottawa est prévu dans les deux cas pour le corridor 5 en ce qui concerne cet indicateur.

#### ***4.4.2 Corridor 6***

##### ***Indicateur 1: Conception perturbant le moins possible la collectivité***

###### *1. Ottawa*

Des membres des communautés résidant à une certaine distance du corridor 6 à Ottawa et ceux ayant participé aux deux premières rondes de consultation publique ont insisté sur l'importance de maintenir la qualité de vie existante dans leurs quartiers, en particulier sur la préservation du ruisseau Green. Ils ont aussi manifesté le besoin d'éviter une augmentation de la congestion routière sur la route régionale 174 et les effets visuels, sonores et nocifs pour la santé dans leurs quartiers.

L'augmentation prévue de la circulation de voitures et de camions le long du corridor 6 à Ottawa devrait avoir un effet limité sur les secteurs résidentiels se trouvant à l'ouest du tracé en raison de la distance les séparant du corridor. Un **effet net faible** est donc prévu pour cet indicateur sur ce tronçon du corridor communautaire.

###### *2. Gatineau*

Des membres des communautés résidant à une certaine distance du corridor 6 à Gatineau et ceux ayant participé aux deux premières rondes de consultation publique ont exprimé des inquiétudes concernant : 1) l'impact du projet proposé sur une petite communauté tissée serrée et vieille de plusieurs décennies en bordure du boulevard Lorrain; 2) l'étendue des expropriations requises le long du côté ouest du boulevard Lorrain, qui signifierait la fin de la cohésion de la collectivité; 3) la nécessité de préserver l'église et le cimetière, la bibliothèque de quartier, la résidence pour personnes âgées, le salon de coiffure, le terrain de baseball, le centre communautaire, les postes d'essence, la quincaillerie et même le McDonald situé sur le boulevard Laurin; 4) la possibilité d'envisager une route de rechange pour le corridor à moins d'un demi-kilomètre, le long des limites du parc du lac Beauchamp.

L'augmentation prévue de la circulation de voitures et de camions sur le boulevard Lorrain aura une incidence sur les quartiers situés de part et d'autre du tracé proposé menant au nouveau pont. Des écrans antibruit seront installés aux endroits déterminés selon les résultats de l'analyse des impacts du bruit. Néanmoins, les effets sociaux des expropriations requises le long du côté ouest de la route et la présence d'une route élargie modifieront considérablement le caractère des secteurs résidentiels paisibles le long du boulevard Lorrain et seront probablement perçus comme une entorse à l'unité d'une vieille communauté tissée serrée. Un **effet net élevé** est prévu pour cet indicateur après la mise en œuvre de mesures d'atténuation sur ce tronçon du corridor communautaire.

**Indicateur 2 – Impact sur le temps de navettage des résidents vers le centre-ville d'Ottawa et le centre-ville de Gatineau**

Le **tableau 13** indique sommairement les impacts prévus du corridor 6 sur le temps de navettage depuis chaque corridor communautaire vers le centre-ville d'Ottawa, le sud d'Ottawa et le centre-ville de Gatineau (horizon de 2031). Voir la **figure 1** (« **Zone d'étude de l'utilisation du sol** ») pour connaître l'emplacement de chacune des zones mentionnées dans le tableau.

**Tableau 13 – Corridor 6 – Changement dans le temps de navettage, en minutes – Heures de pointe du matin (2031)**

Origines	TRANS TZ ID (identifiant zone trafic du modèle TRANS)	Destinations		
		Centre-ville d'Ottawa	Sud d'Ottawa	Centre-ville de Gatineau
		161	1410	6001
Corridor 5 – Promenade de l'Aviation	1200	- 0,1	0,1	0,7
Corridor 5 – Montée Paiement	8221	- 6,4	- 6,7	- 2,3
Corridors 6 et 7 – Échangeur de la route régionale 174	1240	1,0	0,5	1,1
Corridor 6 – Boulevard Lorrain	8301	- 7,6	- 17,5	- 3,4
Corridor 7 – Nord de l'autoroute 50	8422	- 7,2	16,7	- 2,9

### 1. Ottawa

Si le pont proposé est construit dans le corridor 6, on s'attend à ce que le temps de navettage aux heures de pointe du matin en direction du centre-ville d'Ottawa et du sud d'Ottawa augmente de moins d'une minute dans l'horizon de 2031 pour les résidents d'Ottawa vivant à proximité de la promenade de l'Aviation et de l'échangeur proposé de la route régionale 174 dans le cas des corridors 6 et 7. **Aucun effet net** n'est prévu pour cet indicateur car il n'y a aucun effet défavorable prévu sur les temps de navettage dans les quartiers d'Ottawa à proximité de ce corridor communautaire.

### 2. Gatineau

Si le pont proposé est construit dans le corridor 6, on s'attend à ce que le temps de navettage aux heures de pointe du matin en direction du centre-ville d'Ottawa, du sud d'Ottawa et du centre-ville de Gatineau diminuent respectivement de 6, 7 et 2 minutes pour les résidents de Gatineau vivant le long de la montée Paiement et respectivement de 8, 17 et 3 minutes pour ceux vivant le long du boulevard Lorrain. On s'attend à ce que le temps de navettage aux heures de pointe du matin en direction du centre-ville d'Ottawa, du sud d'Ottawa et du centre-ville de Gatineau diminuent respectivement de 7, 17 et 3 minutes pour les résidents de Gatineau vivant au nord de l'autoroute 50, dans le corridor 7. Un **effet positif modéré** est prévu pour cet indicateur en raison de l'effet positif du corridor 6 sur le temps de navettage des résidents des quartiers de Gatineau à proximité de ce corridor communautaire.

### **Indicateur 3 – Impact sur la circulation de camions dans le centre-ville d'Ottawa**

Selon des renseignements contenus dans la Rapport sur les transports, le corridor 6 permettrait de réduire de 1 752, le nombre de camions par jour, selon l'horizon de référence de 2031, comparativement à la situation de base sans nouveau pont (5 853 camions par jour), soit une diminution de 29,9 % du nombre de camions dans le centre-ville d'Ottawa. Si tous les camions étaient interdits en provenance du pont McDonald-Cartier et que seules les livraisons locales étaient autorisées dans le corridor KERWN, le corridor 6 permettrait de réduire de 2 022 le nombre de camions par jour, selon l'horizon de référence de 2031, comparativement à la situation de base sans nouveau pont, soit une diminution de 34,5 % du nombre de camions dans le centre-ville d'Ottawa. Un **effet positif élevé** sur la vie communautaire dans le centre-ville d'Ottawa est prévu dans les deux cas pour le corridor 6 en ce qui concerne cet indicateur.

### 4.4.3 Corridor 7

#### **Indicateur 1 – Conception perturbant le moins possible la collectivité**

##### 1. Ottawa

Des membres des communautés résidant à une certaine distance du corridor 7 à Ottawa, et ceux ayant participé aux deux premières rondes de consultation publique ont insisté sur l'importance de maintenir la qualité de vie existante dans leurs quartiers, en particulier sur la préservation de la Ceinture de verdure. Ils ont aussi manifesté le besoin d'éviter une augmentation de la congestion routière sur la route régionale 174 et les effets visuels, sonores et nocifs pour la santé dans leurs quartiers.

L'augmentation prévue de la circulation de voitures et de camions sur la route surélevée aura une incidence sur les quartiers de chaque côté du tracé proposé menant au nouveau pont. Des écrans antibruit seront installés aux endroits déterminés selon les résultats de l'analyse des impacts du bruit. La présence du nouveau pont aura néanmoins une incidence sur les secteurs résidentiels paisibles le long de la rivière des Outaouais. Un **effet net modéré** est prévu pour cet indicateur après la mise en œuvre de mesures d'atténuation sur ce tronçon du corridor communautaire.

##### 2. Gatineau

Des membres des communautés résidant à une certaine distance du corridor 7 à Gatineau, et ceux ayant participé aux deux premières rondes de consultation publique ont exprimé des inquiétudes concernant la nécessité pour les experts de trouver des moyens de protéger les marais et les terres humides pendant les travaux de construction et d'atténuer l'incidence du pont et des opérations sur les voies d'accès sur ces zones sensibles. Ils ont insisté sur le fait que le pont pourrait constituer un lien avec l'aéroport et le secteur industriel, pour ainsi donner un coup de barre au développement résidentiel, commercial et industriel de la région.

On s'attend à ce que l'augmentation prévue de la circulation de voitures et de camions le long du corridor 7 à Gatineau ait un effet limité sur les secteurs résidentiels du boulevard Hurtubise et au nord du boulevard Maloney, de chaque côté du tracé. Un **effet net faible** est donc prévu pour cet indicateur sur ce tronçon du corridor communautaire.

#### **Indicateur 2 – Impact sur le temps de navettage des résidents vers les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau**

Le **tableau 14** indique sommairement les impacts prévus du corridor 7 sur le temps de navettage depuis chaque corridor communautaire vers le centre-ville d'Ottawa, le sud d'Ottawa et le centre-ville de Gatineau (horizon de 2031). Voir la **figure 1 (« Zone d'étude de l'utilisation du sol »)** pour connaître l'emplacement de chacune des zones mentionnées dans le tableau.

**Tableau 14 – Corridor 7 – Changement dans le temps de navettage, en minutes – Heures de pointe du matin (2031)**

Origines	TRANS TZ ID (identifiant zone trafic du modèle TRANS)	Destinations		
		Centre-ville d'Ottawa	Sud d'Ottawa	Centre-ville de Gatineau
		161	1410	6001
Corridor 5 – Promenade de l'Aviation	1200	0,1	0,1	0,8
Corridor 5 – Montée Paiement	8221	- 5,4	- 6,2	- 1,7
Corridors 6 et 7 – Échangeur de la route régionale 174	1240	1,2	0,5	1,3
Corridor 6 – Boulevard Lorrain	8301	- 6,4	- 11,2	- 2,6
Corridor 7 – Nord de l'autoroute 50	8422	- 6,8	12,9	- 2,8

### 1. Ottawa

Si le pont proposé est construit dans le corridor 7, on s'attend à ce que le temps de navettage aux heures de pointe du matin en direction du centre-ville d'Ottawa et du sud d'Ottawa augmente de moins d'une minute dans l'horizon de 2031 pour les résidents d'Ottawa vivant à proximité de la promenade de l'Aviation, et d'un peu plus d'une minute pour ceux vivant à proximité de l'échangeur proposé de la route régionale 174 dans le cas des corridors 6 et 7. **Aucun effet net** n'est prévu pour cet indicateur car il n'y a aucun effet défavorable prévu sur les temps de navettage dans les quartiers d'Ottawa à proximité de ce corridor communautaire.

### 2. Gatineau

Si le pont proposé est construit dans le corridor 7, on s'attend à ce que le temps de navettage aux heures de pointe du matin en direction du centre-ville d'Ottawa, du sud d'Ottawa et du centre-ville de Gatineau diminuent respectivement de 5, 6 et 2 minutes pour les résidents de Gatineau vivant le long de la montée Paiement et respectivement de 6, 11 et 3 minutes pour ceux vivant le long du boulevard Lorrain. On s'attend à ce que le temps de navettage aux heures de pointe du matin en direction du centre-ville d'Ottawa, du sud d'Ottawa et du centre-ville de Gatineau diminuent respectivement de 7, 13 et 3 minutes pour les résidents de Gatineau vivant au nord de l'autoroute 50, dans le corridor 7. Un

**effet positif modéré** est prévu pour cet indicateur en raison de l'effet favorable du corridor 7 sur le temps de navettage des résidents des quartiers de Gatineau à proximité de ce corridor communautaire.

***Indicateur 3 – Impact sur la circulation de camions dans le centre-ville d'Ottawa***

Selon des renseignements contenus dans la Rapport sur les transports, le corridor 7 permettrait de réduire de 1 318, le nombre de camions par jour, selon l'horizon de référence de 2031, comparativement à la situation de base sans nouveau pont (5 853 camions par jour), soit une diminution de 22,5 % du nombre de camions dans le centre-ville d'Ottawa. Si tous les camions étaient interdits en provenance du pont McDonald-Cartier et que seules les livraisons locales étaient autorisées dans le corridor KERWN, le corridor 7 permettrait de réduire de 1 719 le nombre de camions par jour, selon l'horizon de référence de 2031, comparativement à la situation de base sans nouveau pont, soit une diminution de 29,4 % du nombre de camions dans le centre-ville d'Ottawa. Un **effet positif élevé** sur la vie communautaire dans le centre-ville d'Ottawa est prévu dans les deux cas pour le corridor 7 en ce qui concerne cet indicateur.

## 5 ANALYSE COMPARÉE DES CORRIDORS

La présente section contient une analyse comparée des corridors à l'étude. L'analyse se fonde sur l'évaluation des impacts dans chaque corridor à l'étude et menée à partir des sous-facteurs et des indicateurs retenus pour le sous-facteur *Impacts sur les collectivités* (voir la **section 4** précédente).

### 5.1 Impacts sur les collectivités voisines découlant du prolongement ou de l'élargissement d'une route existante pour l'aménagement d'un pont (sous-facteur *Impacts sur les collectivités -1*)

L'analyse comparée des trois corridors à l'étude, à partir du sous-facteur *Impacts sur les collectivités - 1*, est décrite sommairement dans le **tableau 15**. Le corridor 5 a des effets nets modérés dans le cas des deux indicateurs à Ottawa et à Gatineau. Le corridor 7 a des effets nets faibles ou aucun effet dans le cas des deux indicateurs à Ottawa et à Gatineau. Le corridor 6 à Gatineau est le seul corridor ayant un effet net élevé concernant l'étendue de l'élargissement de la route dans la collectivité, soit : passage de 2 à 7 voies (2 + 1 au maximum de chaque côté plus une voie de service).

**Tableau 15 – Comparaison des corridors pour le sous-facteur *impacts sur les collectivités - 1* – Impacts sur les collectivités voisines découlant du prolongement ou de l'élargissement de la route**

Corridors	Indicateur 1 : Longueur du prolongement de la route dans une communauté	Indicateur 2 : Longueur de l'élargissement de la route dans une communauté
Corridor 5 – Ottawa	Effet net modéré	Effet net modéré
Corridor 5 – Gatineau	Effet net modéré	Effet net modéré
Corridor 6 – Ottawa	Effet net faible	Effet net faible
Corridor 6 – Gatineau	Effet net faible	Effet net élevé
Corridor 7 – Ottawa	Effet net faible	Effet net faible
Corridor 7 – Gatineau	Effet net faible	Aucun effet



## 5.2 Impacts sur les collectivités voisines découlant de l'accès limité aux installations et aux éléments communautaires (sous-facteur *Impacts sur les collectivités -2*)

L'analyse comparée des trois corridors à l'étude, à partir du sous-facteur *Impacts sur les collectivités - 2*, est décrite sommairement dans le **tableau 16**. Le corridor 5 a des effets nets faibles dans le cas de l'indicateur choisi à Ottawa et à Gatineau. Le corridor 6 a des effets nets faibles ou aucun effet dans le cas de l'indicateur choisi à Ottawa et à Gatineau. Le corridor 7 n'a aucun effet dans le cas de l'indicateur choisi à Ottawa et à Gatineau.

**Tableau 16 – Comparaison des corridors pour le sous-facteur *impacts sur les collectivités - 2* – Accès limité aux installations et aux éléments communautaires**

Corridors	Indicateur 1 – Nombre et types de restrictions à l'accès aux installations communautaires
Corridor 5 – Ottawa	Effet net faible
Corridor 5 – Gatineau	Effet net faible
Corridor 6 – Ottawa	Aucun effet
Corridor 6 – Gatineau	Effet net faible
Corridor 7 – Ottawa	Aucun effet
Corridor 7 – Gatineau	Aucun effet

## 5.3 Apport aux collectivités durables (sous-facteur *Impacts sur les collectivités - 3*)

L'analyse comparée des trois corridors à l'étude, à partir du sous-facteur *Impacts sur les collectivités - 3*, est décrite sommairement dans le **tableau 17**. Dans le cas de l'indicateur 1, le corridor 5 a des effets nets modérés concernant la perturbation de la communauté à Ottawa et à Gatineau. Le corridor 6 a un effet net faible à Ottawa et un effet net élevé à Gatineau concernant la perturbation de la communauté. Le corridor 7 a un effet net modéré à Ottawa et un effet net faible à Gatineau concernant la perturbation de la communauté. Dans le cas de l'indicateur 2, les corridors 5, 6 et 7 n'ont aucun effet à Ottawa, mais un effet positif modéré à Gatineau concernant le temps de navettage des résidents des collectivités vers le centre-ville d'Ottawa et le centre-ville de Gatineau. Dans le cas de l'indicateur 3, les effets positifs sur les collectivités sont élevés dans le centre-ville d'Ottawa concernant l'impact sur la circulation de camions, et ils sont sensiblement les mêmes pour les trois corridors.

**Tableau 17 – Comparaison des corridors pour le sous-facteur *impacts sur les collectivités* – 3 –  
 Apport aux collectivités durables**

Corridors	Indicateur 1 – Conception réduisant le plus possible la perturbation des communautés	Indicateur 2 – Impacts sur le temps de navettage vers les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau	Indicateur 3 – Impact sur la circulation de camions dans le centre- ville d'Ottawa
Corridor 5 – Ottawa	Effet net modéré	Aucun effet net	Effet positif élevé
Corridor 5 – Gatineau	Effet net modéré	Effet positif modéré	
Corridor 6 – Ottawa	Effet net faible	Aucun effet net	Effet positif élevé
Corridor 6 – Gatineau	Effet net élevé	Effet positif modéré	
Corridor 7 – Ottawa	Effet net modéré	Aucun effet net	Effet positif élevé
Corridor 7 – Gatineau	Effet net faible	Effet positif modéré	

## 5.4 Conclusions

L'analyse comparée des trois corridors à l'étude, à partir des trois sous-facteurs choisis pour déterminer les impacts sur les collectivités, donne à conclure que seuls les sous-facteurs Impacts sur les collectivités - 1, Impact sur les collectivités voisines découlant du prolongement ou de l'élargissement de la route, et *Impacts sur les collectivités* - 3, *Apport aux collectivités durables*, permettent d'établir des distinctions claires entre les corridors. En effet, dans le cas du sous-facteur *Impacts sur les collectivités* - 3, *Accès limité aux installations et aux éléments communautaires*, chacun des corridors a des effets faibles ou aucun effet.

L'analyse comparée des trois corridors à l'étude, à partir du sous-facteur *Impacts sur les collectivités* - 3, *Apport aux collectivités durables*, donne aussi à conclure que seul le premier indicateur concernant la perturbation des collectivités permet d'établir une distinction claire entre les corridors.

## RÉFÉRENCES

- AARP Public Policy Institute, 2009. *Planning Complete Streets for an Aging America, Research Report*, mai 2009. Lynott, J., AARP PPI, Flasse, J., et al, Renaissance Planning Group, McCann, B., Complete Streets Coalition and Strollof, E., Institute of Transportation Engineers, É.-U., 120p.
- AARP Public Policy Institute, 2005. *Beyond 50 - A Report to the Nation on Livable Communities: Creating Environments for Successful Aging*. Avril 2005. Kuchera, A., et Straight, A., AARP PPI, et Gruterbock, T., Université de Virginie, E.-U., 109p.
- American Institute of Architects (AIA), 2012. Ten Principles for Livable communities – [www.aia.org/about/initiatives/AIA075369](http://www.aia.org/about/initiatives/AIA075369).
- Beauvais and Jenson, 2002. *Social Cohesion: Updating the State of the Research*, Beauvais, C. and Jenson, J. document de travail des RCRPP n° F22, mai 2002. Réseaux canadiens de recherche en politiques publiques, 49p.
- Bernard, 1999. *La cohésion sociale : critique dialectique d'un quasi-concept*, Paul Bernard, mars 1999, 24p.
- Boyd, N., 2010. *Livable Communities: The Integral Role of Sustainable Transportation*. Présentation PowerPoint pour la United Nations Climate Change Conference of Parties 16, Cancun, Mexique, décembre 2010. Département des transports de l'État de Washington, É.-U., 13p.
- Jeannotte, 2000. *Social Cohesion Around the World: An International Comparison of Definitions and Issues*, décembre 2000. Ministère du Patrimoine canadien, Recherche et analyse stratégiques, Groupe de recherche comparée internationale, 114p.
- Jenson, 1998. *Les contours de la cohésion sociale : l'état de la recherche au Canada*. Étude des RCRPP n° F/03. Réseaux canadiens de recherche en politiques publiques, 55p.
- Markus, A., 2012. *Mapping Social Cohesion – The Scanlon Foundation Surveys 2012 Neighbourhoods Report: Areas of Immigrant Concentration*. Prof. Andrew Markus, Université Monash, Melbourne, Australie, 33p.
- Ontario, 2009. *L'aménagement créatif : un manuel pour des collectivités en santé*, automne 2009. Ministère des Affaires municipales et du Logement et Institut des planificateurs professionnels de l'Ontario, 45p.
- Roche-Genivar, Phase 2B - Rapport de la première ronde de consultation publique, Ottawa et Gatineau, janvier 2012.
- Roche-Genivar, Cartes des réunions communautaires axées sur les segments, Ottawa et Gatineau, mars 2012.
- Roche-Genivar, Rapports de planification des valeurs communautaires pour Ottawa et Gatineau, mars 2012.

Roche-Genivar, Phase 2B - Rapport de la deuxième ronde de consultation publique, Ottawa et Gatineau, septembre 2012.

Roche-Genivar, Phase 2B – Draft Final Transportation Report, septembre 2012.

Roche-Genivar, Phase 2B – Draft Land Use Report, septembre 2012.

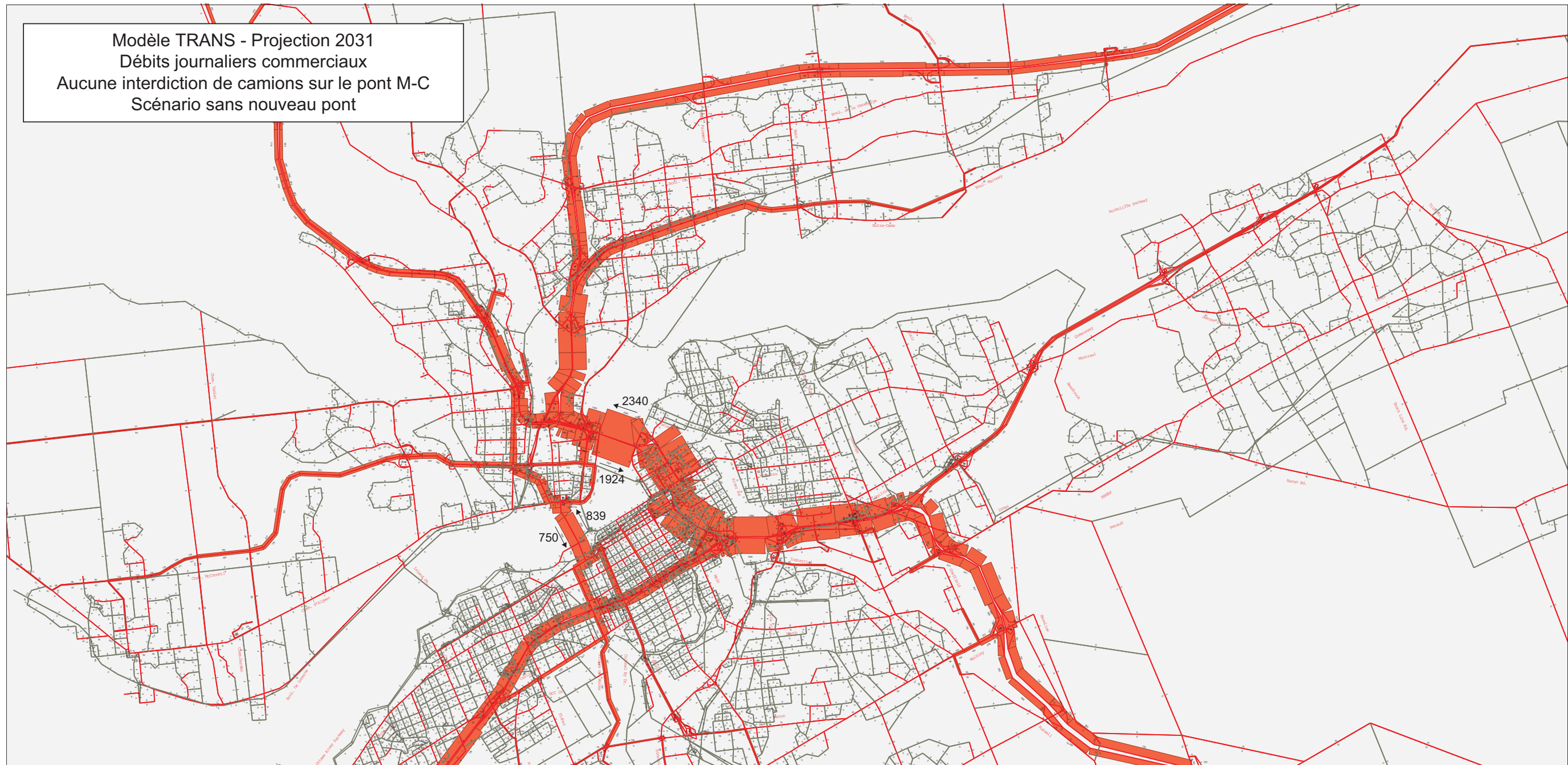
Roche-Genivar, Phase 2B – Rapport d'étude du potentiel de développement économique, novembre 2012.

Roche-Genivar, Phase 2B – Rapport sur les méthodes d'évaluation, novembre 2012.

**ANNEXE B**

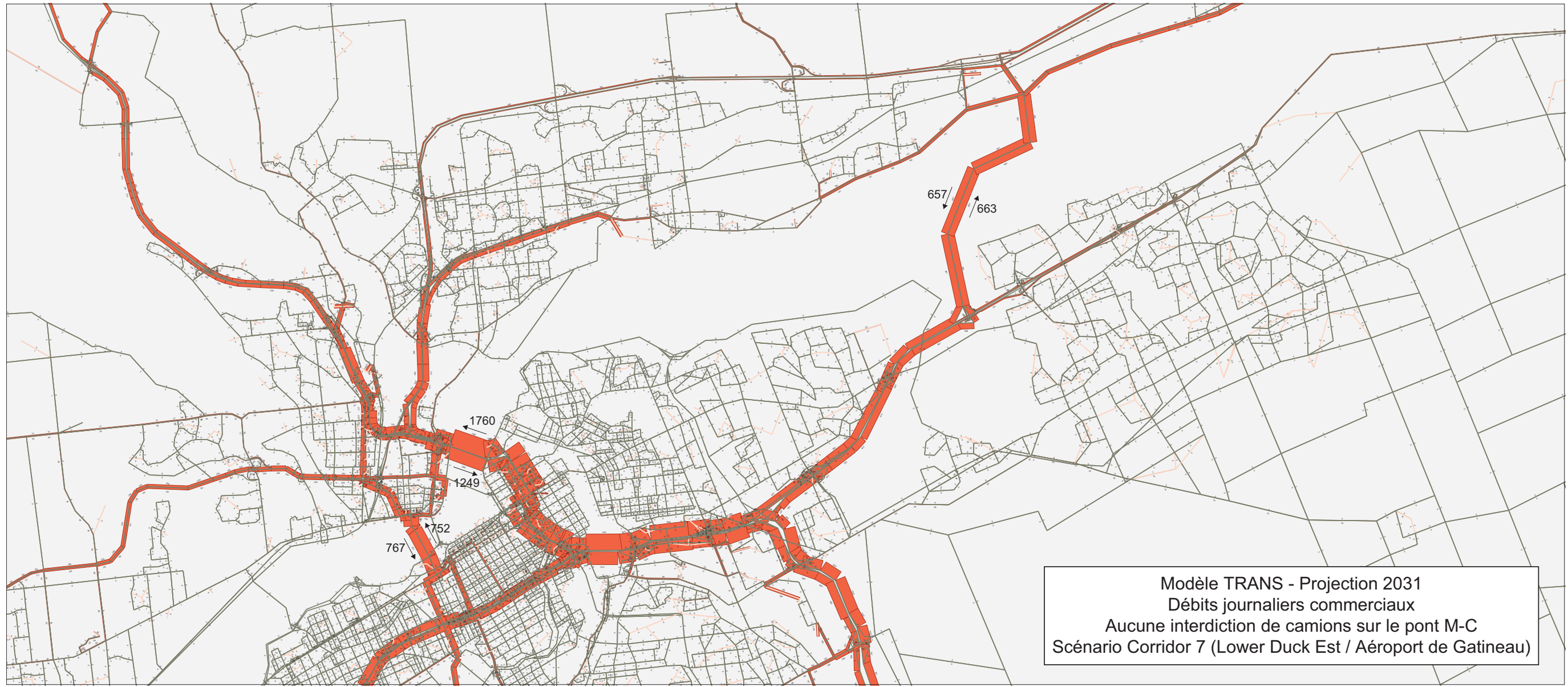
**REPRÉSENTATIONS GRAPHIQUES DES SCÉNARIOS DE CIRCULATION  
QUOTIDIENNE DE CAMIONS EN 2031 AU CENTRE-VILLE D'OTTAWA**

Modèle TRANS - Projection 2031  
Débits journaliers commerciaux  
Aucune interdiction de camions sur le pont M-C  
Scénario sans nouveau pont





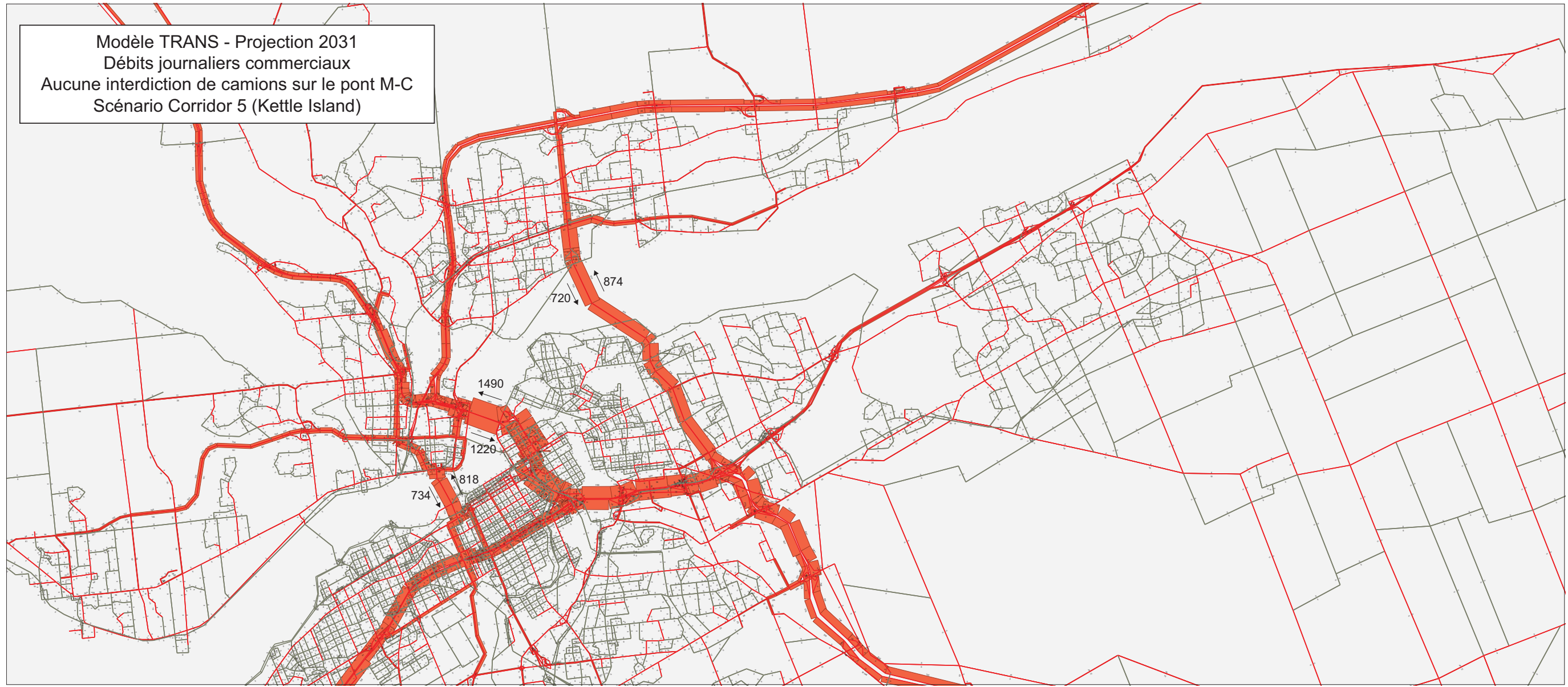
Modèle TRANS - Projection 2031  
Débits journaliers commerciaux  
Aucune interdiction de camions sur le pont M-C  
Scénario Corridor 6 (Lower Duck Island)

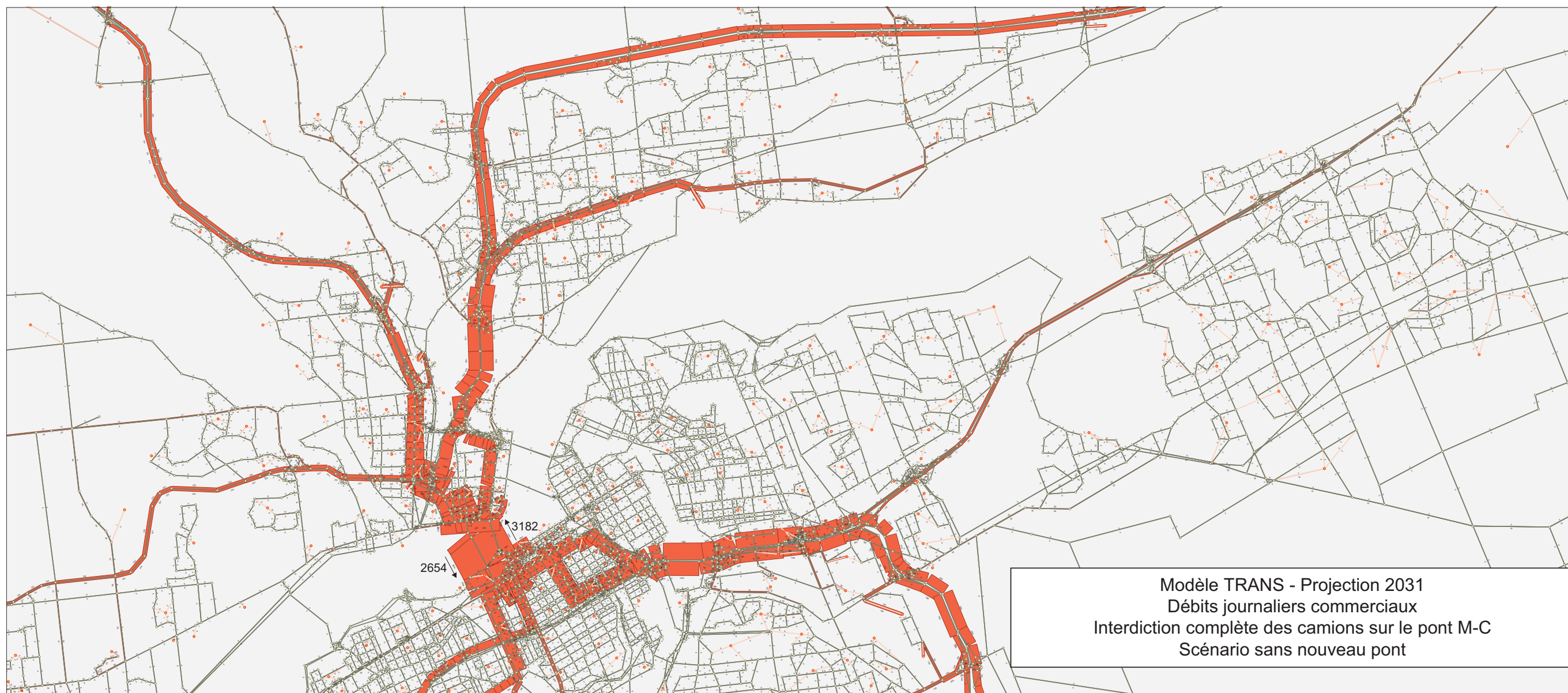


Modèle TRANS - Projection 2031  
Débits journaliers commerciaux  
Aucune interdiction de camions sur le pont M-C  
Scénario Corridor 7 (Lower Duck Est / Aéroport de Gatineau)



Modèle TRANS - Projection 2031  
Débits journaliers commerciaux  
Aucune interdiction de camions sur le pont M-C  
Scénario Corridor 5 (Kettle Island)





Modèle TRANS - Projection 2031  
Débits journaliers commerciaux  
Interdiction complète des camions sur le pont M-C  
Scénario Corridor 5 (Kettle Island)

