

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

n° 2022-P234

Au Conseil d'administration

Pour : DÉCISION

Date 2022-01-20

Sujet/titre

Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale

Sommaire

- Cette proposition vise l'approbation du Plan (annexe A), à la suite de la version préliminaire qui a été présentée au conseil d'administration le 19 novembre 2021 et qui a fait l'objet d'une vaste consultation des parties prenantes et du public.
- Le Plan présente une vision, des objectifs et des stratégies concernant la mobilité interprovinciale des personnes et des biens dans la région de la capitale nationale jusqu'en 2050.
- Il comprend des orientations, des stratégies et des initiatives pour aider la région à atteindre des buts et objectifs communs, et un cadre de suivi à court, à moyen et à long terme.
- Plus de 3 000 personnes ont répondu aux questionnaires en ligne et ont fourni plus de 6 700 commentaires lors des deux séries de consultations en 2020 et 2021.
- La plupart des répondants de la consultation de 2021 appuient l'ébauche et les thèmes clés suivants, qui ont donné lieu à des changements mineurs :
 - Un fort désir d'orientations claires sur les futures infrastructures interprovinciales;
 - Un appui solide aux options de transport durable interprovinciales;
 - Préoccupations sur la qualité de vie des collectivités et la nécessité de trouver des solutions durables pour gérer la circulation interprovinciale des camions; et
 - Le désir d'obtenir plus de détails y compris les détails de la mise en œuvre.

Aperçu du risque

- L'incapacité de l'ensemble des ordres de gouvernement de continuer à coordonner la planification et les investissements en transport interprovincial dans la région de la capitale nationale pourrait annuler les avantages potentiels du Plan. Ce risque peut être atténué par un engagement soutenu des partenaires provinciaux, municipaux et fédéraux.

Recommandation

- Que le conseil d'administration approuve le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale.

Soumis par :

Isabel Barrios, vice-présidente par intérim, Aménagement de la capitale

Nom



Signature

1. Priorités stratégiques

- Priorités énoncées dans le Plan d'entreprise de 2021-2022 à 2025-2026 :
 - Élaborer et faire connaître les plans d'utilisation du sol, et coordonner promptement et efficacement l'utilisation des terrains fédéraux et le design dans la région de la capitale nationale.
 - Montrer la voie à suivre dans la création d'une région de la capitale nationale résiliente et durable sur le plan de l'environnement, et assurer de manière exemplaire l'intendance des terrains et des actifs fédéraux.

- Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067 :
 - La Commission de la capitale nationale (CCN) collaborera à la planification et à la réalisation des futurs liens interprovinciaux.
 - La CCN appuiera les efforts de développement de services de transport en commun interprovincial fluides et continus, conformément aux principes adoptés dans le cadre de la Stratégie de transport interprovincial de 2013, y compris l'adaptation du pont ferroviaire Chef-William-Commanda (anciennement Prince-de-Galles) au transport en commun et à la mobilité active.

- Stratégie de développement durable 2018-2023

2. Autorité

Articles 10 et 11 de la *Loi sur la capitale nationale*.

3. Contexte

Le mandat de la CCN comprend la planification de l'infrastructure de transport interprovincial et de la mobilité, qui sont des composantes fondamentales de l'aménagement et de l'édification de la région de la capitale nationale. Le Plan présente la vision commune et inspirante suivante :

En 2050, le réseau de transport permettant de franchir la rivière des Outaouais offrira des choix de déplacement bien connectés et écologiquement soutenables qui contribueront à une qualité de vie élevée et à la prospérité économique dans la région de la capitale nationale. Le système de liens appuiera une mobilité équitable et le transport sûr et efficace des personnes et des marchandises, tout en respectant le cadre naturel et le patrimoine culturel de la région.

Élaborée en consultation avec les organismes municipaux, régionaux, provinciaux et fédéraux, les parties prenantes et le public, la vision du plan stratégique établit une voie durable pour atteindre des buts et des objectifs communs s'alignant sur cinq piliers stratégiques :

- Unité régionale (intégration des transports)

- Utilisation durable de l'infrastructure de franchissement
- Environnement et changements climatiques
- Économie
- Qualité de vie

À l'aide de prévisions et d'extrapolations rétrospectives, différents scénarios ont été modélisés et évalués pour examiner différentes situations futures et des compromis. Les données actuelles sur l'origine et la destination, les schémas et les motifs des déplacements sont essentielles pour éviter les incertitudes et rehausser la crédibilité de la planification de scénarios. La mise à jour de l'enquête régionale sur l'origine et la destination des déplacements des ménages de 2011 est prévue en 2022-2023.

Les résultats donnent de l'information utile sur le rendement du système de transport interprovincial multimodal du point de vue de la connectivité, de la mobilité, de la résilience, de la qualité de vie et de la durabilité. Les mesures ont été basées sur les changements dans le transport, l'occupation du sol, la démographie ou d'autres facteurs influents, comme le télétravail, les changements climatiques et les innovations technologiques. Les scénarios ont été mis à l'épreuve au regard d'une situation de référence en 2050 et des cinq piliers autour desquels s'articule la vision commune. Les scénarios se répartissent dans deux grandes catégories : 1) mieux utiliser les liens actuels et 2) investir dans l'infrastructure interprovinciale.

Les principales conclusions se rattachant à l'idée de mieux utiliser les liens actuels sont les suivantes :

- Il existe des possibilités d'optimiser la capacité de transport de personnes des infrastructures existantes.
- Les choix du lieu de résidence se répercutent sur la demande de déplacements, vu les lieux d'emploi actuels.
- Les niveaux de télétravail réduiront la demande de déplacements aller-retour pour le travail seulement si une coordination fait en sorte que tout le monde ne se rend pas au travail les mêmes jours.
- Les déplacements interprovinciaux de camions lourds ne seraient pas réduits de façon significative dans le cœur de la capitale sans la mise en œuvre de restrictions à la circulation des camions ou de modifications du réseau routier des camions touchant le pont Macdonald-Cartier et le corridor King Edward-Rideau-Waller-Nicholas.
- L'interdiction ou la restriction de l'accès de tous les camions au pont Macdonald-Cartier sans une nouvelle traversée de la rivière entraînerait le détournement des camions vers la Traverse des Chaudières.

Les principales conclusions pour l'investissement dans l'infrastructure interprovinciale sont les suivantes :

- Un lien à grande capacité réservé au transport en commun dans le cœur de la capitale améliorerait la connectivité du transport en commun et augmenterait la capacité de déplacement des personnes.
- Un nouveau lien interprovincial à l'est combiné à des mesures municipales visant à interdire aux camions lourds l'accès à l'avenue King Edward et au corridor King Edward-Rideau-Waller-Nicholas, telles qu'une interdiction complète des camions lourds ou le retrait de ces rues du réseau des itinéraires pour camion d'Ottawa, seront les plus efficaces pour détourner les camions lourds du cœur de la capitale. Une approche de collaboration entre les trois paliers de gouvernement est nécessaire pour réduire le nombre de camions sur le pont Macdonald-Cartier et ses approches à Gatineau et à Ottawa.

Le Plan propose un cadre permettant de suivre les progrès accomplis dans la réalisation de la vision et des objectifs, en mesurant le rendement de la mise en œuvre des stratégies proposées. Cela permet de prendre des décisions éclairées quant à la meilleure façon d'entretenir, d'exploiter et d'améliorer le système de transport interprovincial.

Le Plan examine également des exemples potentiels de gouvernance et des pratiques concernant la coordination de la planification et la prise de décisions des organismes compte tenu de l'autonomie, des pouvoirs, des relations, du degré de dépendance, du moyen d'échange, des moyens de résolution des conflits et de la coordination qui sont les leurs. Un examen plus détaillé des modèles de gouvernance est nécessaire.

4. Analyse des options

- Sans objet

5. Détails financiers

Un budget de 726 000 \$ a été nécessaire pour élaborer le Plan.

6. Opportunités et résultats attendus

- Le Plan présente une description visionnaire des avantages qu'une planification et des stratégies coordonnées en matière de transport interprovincial offriront à la région de la capitale nationale.
- L'approche de collaboration de la CCN et de ses partenaires permet d'intégrer l'infrastructure de transport interprovincial à la politique régionale d'aménagement du territoire.
- Le Plan aide à faire en sorte que la planification et la conception de l'infrastructure et des systèmes de transport interprovincial futurs soient intégrés aux plans plus détaillés visant un transport intermodal et durable.

- La collaboration entre les partenaires et l'adhésion du public sont essentielles à la bonne réalisation des infrastructures et à la bonne prestation des services de transport interprovincial.
- Un partenariat et une collaboration continus sont nécessaires à l'élaboration d'outils de suivi pour évaluer le rendement des objectifs et des stratégies du Plan.

7. Risques et mesures d'atténuation

Risque	Probabilité	Impact	Réponse planifiée
Les partenaires municipaux, provinciaux et fédéraux ne considèrent pas le Plan comme un cadre utile.	Faible	Majeur	Engagement soutenu des partenaires provinciaux, municipaux et fédéraux pour la mise à jour des données et la mise en œuvre du Plan.

8. Consultations et communications

- Une équipe technique et un comité directeur représentant les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux ainsi que la Société de transport de l'Outaouais (STO) ont été impliqués tout au long de l'élaboration du Plan.
- Deux séries de consultations ont été menées avec les parties prenantes et le public. La première s'est déroulée à l'automne 2020 et a permis de définir la vision, les principes directeurs et les orientations stratégiques du Plan. La deuxième série de consultations a eu lieu en novembre 2021 pour recevoir des commentaires sur l'ébauche du Plan final. Plus de 3 000 répondants ont rempli les questionnaires en ligne et, au total, ont fourni plus de 6 700 commentaires au cours des deux séries de consultations en 2020 et 2021.
- La plupart des répondants de la dernière consultation appuient l'ébauche du Plan. Ils sont d'accord avec les thèmes clés, notamment les suivants :
 - Un fort désir d'orientations claires sur les futures infrastructures interprovinciales;
 - Un appui solide aux options de transport durable interprovinciales;
 - Il y a des préoccupations concernant la qualité de vie des collectivités et la nécessité de trouver des solutions durables pour gérer la circulation interprovinciale des camions;
 - Le désir d'obtenir plus de détails sur le Plan, y compris les détails de la mise en œuvre.

Les changements apportés à l'ébauche du Plan final à la suite des récents efforts de consultations comprennent :

- Une nouvelle section sur les études antérieures de planification du transport interprovincial;
- Une nouvelle section sur les faits saillants des ponts interprovinciaux existants;
- De nouvelles informations sur les mesures supplémentaires potentielles qui seraient nécessaires pour réduire davantage les mouvements de camions lourds dans le cœur de la capitale au-delà de la construction d'une nouvelle traverse;
- Des modifications mineures à divers endroits pour plus de clarté; et
- Un nouveau format et une mise en page conformes à la qualité graphique et aux normes de la CCN.

9. Prochaines étapes

- Une collaboration soutenue avec les agences pour mettre en œuvre le Plan, notamment :
 - Mettre à jour les données sur les déplacements et les mouvements de marchandises;
 - Élaborer un plan de suivi pour évaluer la performance du Plan;
 - Établir des priorités et aller de l'avant avec la mise en œuvre des stratégies;
 - Étudier d'autres modèles de gouvernance; et
 - Mise à jour du Plan lorsque de nouvelles données sont disponibles.

10. Liste des annexes

Annexe A – Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale

Annexe B – Résumé de la deuxième ronde de consultations

11. Auteurs de la proposition

Isabel Barrios, vice-présidente par intérim, Aménagement de la capitale (AC)

Lucie Bureau, directrice, Planification à long terme et Transport (PLTT), AC

Colin Simpson, chef, Planification des transports, PLTT, AC

Arto Keklikian, planificateur principal, Transports, PLTT, AC

Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale

*Un plan stratégique pour
les liens interprovinciaux et le transport durable
dans la région de la capitale nationale nationale*

Rapport ébauche | le 10 janvier 2022



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Canada



Commission de la capitale nationale

40, rue Elgin, pièce 202, Ottawa, Canada K1P 1C7

Plan intégré à long terme sur les liens
interprovinciaux
dans la région de la capitale du Canada
Numéro de catalogue : XXXX

Courriel : info@ncc-ccn.ca | Télécopieur :
613-239-5063

Téléphone : 613-239-5000 | Ligne sans frais :
1-800-465-1867

ATS : 613-239-5090 | ATS sans frais :
1-866-661-3530

À moins d'indications contraires, toutes les photographies et les illustrations utilisées dans ce plan sont la propriété de la Commission de la capitale nationale.

À moins d'indications contraires, les photographies utilisées dans ce document illustrent les conditions actuelles.

Afin de réduire les incidences environnementales de ce document, un nombre limité d'exemplaires imprimés a été produit. En remplacement, on peut télécharger le plan en format PDF à l'adresse suivante :

www.ccn-ncc.gc.ca.

3	POUR APPROBATION PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	LE 10 JANVIER 2021
2	COMITÉ DE LA HAUTE DIRECTION	LE 15 DÉCEMBRE 2021
1	POUR CONSULTATION	LE 27 OCTOBRE 2021
VERSION	DESCRIPTION	DATE



Sommaire	2
Vision du transport interprovincial en 2050	5
Mise à l'essai des orientations du plan	5
Stratégies générales du plan	7
Le cadre stratégique	8
Gouvernance	8
Cadre de suivi	9
1 Introduction	11
1.1 Le plan stratégique	11
1.2 La Commission de la capitale nationale et la RCN	11
1.3 Le processus : Notre parcours	12
1.4 Prochaines mises à jour des données	13
1.5 Lien à d'autres études et initiatives pertinentes	13
1.6 Ce qu'on a entendu	14
1.7 Lire le plan stratégique	15
2 La RCN : d'aujourd'hui à 2050	16
2.1 La RCN aujourd'hui	16
2.2 Aménagement du territoire (rôles et responsabilités)	18
2.3 Les gens et les emplois dans la RCN	22
2.4 Les ponts interprovinciaux	22
2.5 Les déplacements actuels dans la RCN	25
2.6 Principaux problèmes de transport interprovincial	26
2.7 Nouvelles tendances	27
2.8 Les déplacements interprovinciaux dans la RCN en 2050	30
3 Vision du transport interprovincial en 2050	33
Tableau 3.1 : Piliers stratégiques et objectifs	34
4 Orientations du plan	35
4.1 Mise à l'essai des orientations	35
4.2 Résumé des principales conclusions	39
4.3 Orientations générales du plan stratégique	40
4.4 Réaliser des progrès en ce qui concerne les piliers stratégiques	42
Progresser ensemble comme une région unique	42
Favoriser la mobilité durable	44
Protéger l'environnement et agir face aux changements climatiques	46
Soutenir la prospérité économique	47
Améliorer la qualité de vie	48
5 Le cadre stratégique	50
5.1 Stratégies	51
6 Gouvernance	55
6.1 Avantages potentiels de la gouvernance régionale	56
6.2 Gouvernance régionale et plan stratégique	57
6.3 Principes de gouvernance régionale du transport pour les déplacements interprovinciaux dans la RCN	57
6.4 Modèles de gouvernance potentiels	58
6.5 Études de cas de modèles de gouvernance	59
7 Cadre de suivi	61
7.1 Objectifs des politiques et des plans en vigueur	62

Les personnes qui se rendent au travail et les déplacements de camions poids lourds représentent les plus grands défis en ce qui concerne les déplacements interprovinciaux.

Sommaire

Le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale établi par la Commission de la capitale nationale (CCN) : Un plan stratégique relatif aux liens interprovinciaux et au transport durable dans la région de la capitale nationale (le « plan stratégique ») présente une vision pour la circulation interprovinciale des personnes et des marchandises dans la région de la capitale nationale, dans le contexte actuel et vers l’horizon 2050. Le plan comprend des directives, des stratégies et des initiatives principales pour aider la région à atteindre des buts et des objectifs communs. Il comprend également un cadre de surveillance pour mesurer des indicateurs qualitatifs et quantitatifs de suivi ainsi que des objectifs à court, à moyen et à long terme. Son rôle consiste à guider les décisions de nature interprovinciale pour qu’elles soient axées sur le développement durable, l’équité, et la protection de l’environnement afin de créer une région plus conviviale et plus prospère.

Les principales conclusions de l’analyse et du plan sont les suivantes :

Les personnes qui se rendent au travail et les déplacements de camions poids lourds représentent les plus grands défis en ce qui concerne les déplacements interprovinciaux. La congestion est la plus forte durant les pointes domicile-travail. Cependant, les stratégies suivantes sont efficaces à gérer la demande en transport, diriger davantage de personnes vers le transport en commun, ou augmenter les bureaux à espaces de travail partagés, ou encore augmenter le télétravail. Une composante significative des déplacements domicile-travail interprovinciaux est lié à la politique fédérale d’une distribution 75% / 25% entre Ottawa et Gatineau des employés fédéraux de la région. Pour les fins de la présente étude, on présume que ce ratio de distribution sera maintenu à l’avenir. Pour réussir à réduire le nombre de camions poids lourds et leurs effets dans la zone centrale, il faudra davantage qu’un nouveau lien interprovincial.

L’augmentation de la congestion et des temps de déplacement est inévitable en raison de la croissance de la population et des zones d’emploi dans les centres-villes. Il est important de reconnaître que le fait de répondre à la demande croissante en transport uniquement par une augmentation du nombre de voies de circulation ne fera qu’aggraver la situation de congestion. Le transport en commun, la marche et le vélo seront plus attrayants si ces modes de transport sont plus fiables, plus confortables et plus rapides.

Les possibilités d’améliorer la capacité en termes de véhicules sur les liens interprovinciaux actuels sont limitées dans la zone centrale. Cependant, les analyses indiquent qu’il est fortement possible d’augmenter la capacité de déplacements des personnes dans la zone centrale grâce à des initiatives de transport durable.



Le système de liens interprovinciaux favorisera la mobilité équitable et la circulation sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises, tout en respectant le milieu naturel et le patrimoine culturel de la région.

Les projets de transport en commun prévus sont importants pour répondre à la croissance de la demande liée aux déplacements. L'analyse du tramway de la partie ouest de Gatineau et de la boucle de transport en commun au centre-ville indique qu'il est tout à fait possible de répondre aux besoins en matière de déplacements interprovinciaux en augmentant la capacité de déplacements de personnes.

La réorientation des trajets de camions poids lourds nécessitera plus qu'un nouveau lien interprovincial. La circulation efficace et bien intégrée du transport des marchandises est essentielle à la vitalité économique de la région de la capitale. Un nouveau lien interprovincial, jumelé à des mesures municipales visant à interdire les camions lourds dans le corridor King Edward-Rideau-Waller-Nicholas, seraient la solution la plus efficace pour réorienter les camions lourds à l'extérieur du cœur de la capitale. Il s'agit là de facteurs importants dont devront tenir compte les responsables du nouveau bureau de projet pour un sixième lien interprovincial annoncé récemment dans le budget fédéral de 2021.



Vision du transport interprovincial en 2050

La vision du plan stratégique : D'ici 2050, le réseau de transport qui traversera la rivière des Outaouais offrira des options durables et bien reliées pour se déplacer, qui contribueront à une qualité de vie élevée et à la prospérité économique dans la région de la capitale nationale. Le système de liens interprovinciaux favorisera la mobilité équitable et la circulation sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises, tout en respectant le milieu naturel et le patrimoine culturel de la région.

La vision du plan stratégique a été élaborée en consultation avec des organismes régionaux, municipaux, provinciaux et fédéraux, divers intervenants et le public. Elle définit une voie durable pour atteindre des buts et des objectifs communs et repose sur cinq piliers stratégiques :

- Une région unique (intégration du transport)
- L'utilisation durable des infrastructures de liens interprovinciaux
- L'environnement et les changements climatiques
- L'économie
- La qualité de vie

Mise à l'essai des orientations du plan

Compte tenu des conditions actuelles et prévues, si les tendances actuelles se maintiennent, la région de la capitale nationale (RCN) devra relever d'importants défis en matière de transport en 2050 si aucune mesure n'est prise. Dans le cadre du processus de planification stratégique, plusieurs scénarios ont été préparés et testés afin de comparer les effets d'initiatives et d'investissements divers en matière de transport sur patrons et les comportements de déplacement dans la RCN. Ces scénarios s'inscrivent dans deux grandes thématiques :

1. Une meilleure utilisation des liens interprovinciaux actuels :

Mesures novatrices, notamment l'amélioration des services de transport en commun, la reconfiguration des liens actuels et l'adoption de politiques rigoureuses, afin d'accroître la capacité de déplacements des personnes et de mettre en œuvre des mesures pour gérer la demande en transport interprovincial.

2. Investir dans les grandes infrastructures : Investissements supplémentaires pour répondre aux demandes en matière de transport de 2050, comme de nouveaux liens pour franchir la rivière des Outaouais, un tunnel au centre-ville d'Ottawa ou des voies urbaines de contournement.

L'analyse de ces deux thématiques et des scénarios respectifs a montré qu'il est possible de mieux utiliser les liens interprovinciaux actuels grâce à la gestion de la demande actuelle en transport. Cette gestion de la demande peut consister à privilégier des modes de transport plus durables et à favoriser les stratégies de télétravail. Ces solutions permettraient de s'adapter à la croissance à court terme pendant que des études plus approfondies sont menées sur un sixième lien interprovincial.

Compte tenu des conditions actuelles et prévues, si les tendances actuelles se maintiennent, la région de la capitale nationale (RCN) devra relever d'importants défis en matière de transport en 2050 si aucune mesure n'est prise.





Orientations générales du plan

Selon les analyses des conditions actuelles et futures et la mise à l'essai de scénarios de politiques et d'infrastructures, cinq orientations générales ont été établies pour le plan stratégique :

- 1. Un cadre adaptable :** Un cadre adaptable pour orienter la mobilité interprovinciale
- 2. De meilleures données :** Mise à jour des données pour faire en sorte que les décisions reposent sur des faits et tiennent compte des réalités en évolution
- 3. Une collaboration régionale :** Collaborer et assurer la coordination des transports dans toute la région
- 4. Les occasions de la reprise :** Tirer parti des occasions qui se présentent lors de la reprise après la pandémie
- 5. La priorité à la durabilité :** Accorder la priorité à la mobilité durable au moyen d'investissements ciblés et de l'optimisation des ressources.

Ces cinq orientations ont ensuite été intégrées aux piliers sur lesquels repose le plan stratégique.

- **Progresser ensemble comme une région unique :** La région de la capitale nationale comprend plusieurs municipalités et deux provinces. Pour répondre aux besoins futurs en matière de déplacements interprovinciaux, il est nécessaire de continuer à collaborer et à prendre ensemble les décisions.
- **Favoriser la mobilité durable :** Un élément important de la mobilité durable est la circulation efficace des personnes et des marchandises sur les liens interprovinciaux actuels. Il s'agit d'offrir des options de transport agréables et pratiques qui soient comparables aux véhicules personnels.
- **Protéger l'environnement :** Le transport est une source importante de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques. La réduction de ces émissions, notamment la dépendance envers l'automobile en général, et la mise en oeuvre de mesures de résilience aux changements climatiques dans les conceptions sont des éléments importants pour atteindre les objectifs liés aux changements climatiques.
- **Soutenir la prospérité économique :** Les liens interprovinciaux sont indispensables aux déplacements dans la région et, plus largement, à la liaison entre les réseaux autoroutiers provinciaux et nationaux.
- **Améliorer la qualité de vie :** Le système de transport contribue de façon importante au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie dans la région de la capitale nationale. Le transport contribue à la qualité de vie, car il offre des options fiables et sécuritaires pour se déplacer et permet de gérer les facteurs externes négatifs causés par le transport, notamment les problèmes liés aux camions poids lourds, tout en soutenant l'économie de la région.

À mesure que la région de la capitale nationale continue de croître, une gouvernance plus formelle de la planification et des investissements en matière de transport régional et interprovincial pourrait être bénéfique.

Le cadre stratégique

Le présent plan stratégique classe les principales initiatives en fonction des trois grandes échéances suivantes, qui permettront d'échelonner les efforts collectifs et de réaliser la vision commune :

- **Court terme - Projets novateurs (délai inférieur à cinq ans) :** Il s'agit de stratégies immédiates et de mesures à effet rapide qui permettent de réaliser des progrès considérables en vue d'atteindre les buts et les objectifs.
- **Moyen terme - Amorcer le changement (délai de cinq à 10 ans) :** Il s'agit de stratégies qui peuvent être adoptées à court terme et qui peuvent contribuer davantage à modifier les comportements relatifs aux déplacements interprovinciaux.
- **Long terme - Maintenir le progrès (délai supérieur à 10 ans) :** Il s'agit de stratégies à plus long terme dont la mise en œuvre nécessite une étude plus approfondie ou dont l'objet peut être influencé par les résultats d'autres initiatives des étapes Projets novateurs ou Amorcer le changement.

Gouvernance

À mesure que la région de la capitale nationale continue de croître, une gouvernance plus formelle de la planification et des investissements en matière de transport régional et interprovincial pourrait être bénéfique. Une telle gouvernance offrirait une plateforme de collaboration, de coordination et d'entraide continues. Le Plan stratégique ne contient pas un modèle proposé de gouvernance pour les déplacements interprovinciaux ou le transport régional dans la région de la capitale nationale. Il crée néanmoins les conditions initiales, car il établit une vision et des objectifs communs, évalue les besoins généraux et les lacunes, favorise les échanges entre les organismes de la RCN et décrit des modèles de gouvernance possibles.

Cadre de suivi

Puisque le plan stratégique est conçu pour être un plan adaptable et évolutif, il est important d'effectuer un suivi systématique des progrès vers la vision et les objectifs afin d'orienter les révisions futures du plan. Ce plan repose sur des plans et des documents de multiples administrations déjà approuvés, dont beaucoup comportent des objectifs quantifiables pour atteindre des buts généraux similaires. Ces éléments ont été intégrés dans les objectifs du présent plan et serviront également à orienter le cadre de suivi. Dans cette optique, deux approches quantitatives de suivi ont été élaborées pour le présent plan. Elles seront révisées et adaptées au fur et à mesure en fonction des informations les plus récentes.

- **Indicateurs de prévision :** Ces indicateurs ont servi à évaluer les scénarios de 2050 durant le processus d'élaboration du plan stratégique.
- **Indicateurs de suivi :** Ces indicateurs sont conçus pour permettre de connaître les progrès accomplis dans la réalisation de la vision à des moments donnés et pour mesurer l'efficacité des stratégies mises en œuvre.

La Commission de la capitale nationale (CCN) reconnaît que la région de la capitale nationale, où elle exerce son mandat, est située sur les terres ancestrales de la nation algonquienne. La CCN reconnaît les torts historiques et actuels causés aux peuples autochtones du Canada. La CCN accorde une grande importance au patrimoine et au savoir autochtones et s'engage à continuer de collaborer avec les communautés autochtones locales afin de bâtir une région de la capitale durable.

1 Introduction

1.1 Le plan stratégique

Le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale : Un plan stratégique relatif aux liens interprovinciaux et au transport durable dans la région de la capitale nationale (le « plan stratégique ») présente une vision et une stratégie pour la circulation interprovinciale des marchandises et des personnes, dans le contexte actuel et vers l’horizon 2050. Le plan stratégique de la CCN appuie le succès continu de la région tout en mettant en valeur le rôle culturel, récréatif et symbolique unique de la région de la capitale nationale (RCN).

Le gouvernement fédéral a mandaté la CCN pour élaborer le plan stratégique en collaboration avec les administrations provinciales et municipales, notamment :

- Ministère des Transports de l’Ontario
- Ministère des Transports du Québec
- Ville d’Ottawa
- Ville de Gatineau
- OC Transpo
- Société de transport de l’Outaouais (STO)

1.2 La Commission de la capitale nationale et la région de la capitale nationale

La Commission de la capitale nationale est une société d’État fédérale. Son mandat général consiste à bâtir une capitale dynamique et inspirante qui soit une source de fierté et d’unité pour les Canadiens et un héritage pour les générations futures. La CCN s’acquitte de ce mandat en assumant les rôles de planificateur à long terme des terres fédérales, de principal intendant des espaces publics d’importance nationale et de partenaire créatif en matière de développement et de conservation.

La RCN est un endroit en pleine croissance, situé de part et d’autre de la rivière des Outaouais. Elle comprend les villes d’Ottawa (Ontario) et de Gatineau (Québec) ainsi que les municipalités rurales environnantes. Il existe sept liens interprovinciaux opérationnels dans la RCN, entre l’Ontario et le Québec : cinq ponts et deux traversiers. Il est prévu que la région enregistre une croissance importante d’ici 2050. Un plan stratégique est donc nécessaire pour définir des stratégies et des politiques afin d’assurer la circulation interprovinciale des personnes et des marchandises de manière durable et équitable, et de contribuer à la création d’une région plus conviviale et plus prospère.

La Commission de la capitale nationale est une société d’État fédérale. Son mandat général consiste à bâtir une capitale dynamique et inspirante qui soit une source de fierté et d’unité pour les Canadiens et un héritage pour les générations futures.

1.3 Le processus : Notre parcours

Le plan stratégique a été élaboré en quatre phases, du printemps 2020 à l'automne 2021.

Image 1.1: LE PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PLAN STRATÉGIQUE

Phase 1 Évaluer les besoins et les possibilités	Printemps 2020	Recensement des plans et des politiques en vigueur des organismes locaux et examen des patrons et des prévisions actuels en matière de déplacements afin de déterminer les besoins et les possibilités.
Phase 2 Définir la vision et les objectifs	Été et automne 2020	Établissement d'une vision, de buts en appui à cette vision et d'objectifs pour guider l'élaboration de scénarios au cours de la phase 3 et l'élaboration du plan stratégique définitif au cours de la phase 4.
Phase 3 Élaborer et évaluer les scénarios futurs	Hiver 2020 et printemps 2021	Élaboration et évaluation d'une série de scénarios conceptuels pour déterminer des solutions potentielles pour réaliser la vision.
Phase 4 Élaborer le plan stratégique	Été 2021	Définition d'une série de stratégies potentielles à court et à long terme pour réaliser la vision et d'un cadre de suivi pour mesurer les progrès accomplis vers la réalisation de cette vision.

1.4 Prochaines mises à jour des données

Le plan stratégique et les analyses correspondantes reposent sur les données les plus récentes pour établir des prévisions en matière de population et d'emploi, ainsi que des données sur les déplacements et les transports régionaux. Il s'agit notamment de données tirées de l'enquête origine-destination de 2011, ainsi que de données de 2007 sur les véhicules commerciaux. Ces données ont été ajustées en fonction des tendances connues. Toutefois, il sera nécessaire de mieux comprendre les effets récents de la pandémie et l'évolution accélérée de la mobilité.

Le plan stratégique est un « document évolutif » qui sera adapté en fonction de la situation du moment.

Il est prévu que l'enquête origine-destination à l'échelle de la RCN débute par la collecte de données à l'automne 2022 et que les résultats soient disponibles en 2023. Ces données permettront de faire le point sur les patrons actuels de déplacements et sur les prévisions actuelles de la demande en transport. Les municipalités de la RCN étudient également la possibilité de mettre à jour les données sur le camionnage au moyen d'une enquête sur les véhicules commerciaux effectuée au cours des prochaines années. Cette enquête fournira des renseignements détaillés de type origine-destination pour les déplacements camion dans la RCN. Les prévisions relatives à la population et à l'emploi à Gatineau et à Ottawa sont également mises à jour de façon régulière dans le cadre du processus continu de planification.

1.5 Lien à d'autres études et initiatives pertinentes

Plusieurs autres études pertinentes sur le transport sont en cours et il sera important d'en tenir compte lors de la révision future du plan stratégique. Ces études, initiatives et plans comprennent :

- L'établissement d'un nouveau bureau de projet pour un sixième lien interprovincial, conformément au budget fédéral de 2021
- L'établissement d'un nouveau bureau du transport en commun de la CCN, conformément au budget fédéral de 2021
- Des études et des plans relatifs au tramway de la partie ouest de Gatineau, dont l'alignement définitif
- La révision du Plan directeur des transports d'Ottawa
- Les plans de service de transport en commun de la STO et d'OC Transpo
- Le projet de remplacement du pont interprovincial Alexandra
- Toute étude future liée à la création éventuelle d'une boucle interprovinciale de transport en commun desservant les centres-villes

Ces études comprendront des recommandations, que ce soit au sujet de l'infrastructure, des politiques ou des deux, qui influenceront, du moins en partie, le réseau de transport interprovincial élargi, notamment les patrons de déplacements interprovinciaux.

Révisions du plan stratégique

La pandémie de COVID-19 a entraîné des changements sans précédent, ainsi que des répercussions considérables sur la santé, l'économie, l'environnement et la société.

Le plan stratégique a été élaboré en fonction des renseignements les plus récents afin de déterminer comment la pandémie influencera la situation future des villes.

Toutefois, la Commission de la capitale nationale reconnaît qu'il existe une incertitude quant aux répercussions à long terme de la pandémie et qu'il est nécessaire de procéder à un suivi continu et d'utiliser des données à jour.

La mise à jour des données régionales sur les déplacements devraient commencer par la collecte de données en 2022 et les résultats seront disponibles en 2023. Un examen et une révision du plan stratégique auront lieu après cette mise à jour.

La rétroaction de ces divers groupes a révélé un fort appui envers la vision, les buts et les objectifs du plan stratégique. Les consultations ont également permis de déterminer les priorités, les besoins et les souhaits principaux des groupes.

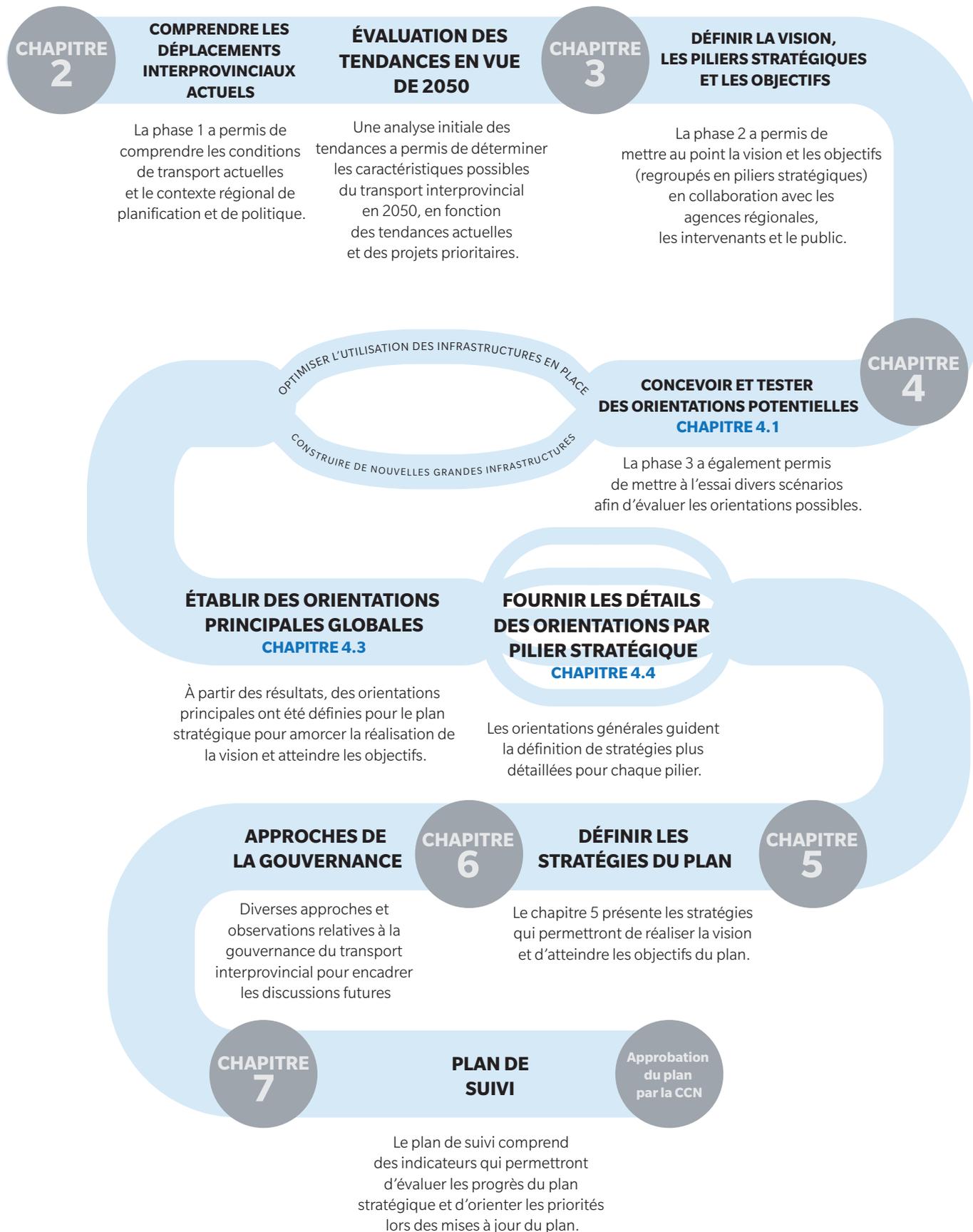
1.6 Ce qu'on a entendu

Les consultations ont été un élément important du plan stratégique. Une variété de stratégies de mobilisation a servi à joindre des membres du public, associations et entreprises. De plus, des consultations approfondies ont été menées auprès d'autres partenaires fédéraux, provinciaux et municipaux ainsi que des exploitants de services de transport en commun de la RCN. La rétroaction de ces divers groupes a révélé un fort appui envers la vision, les buts et les objectifs du plan stratégique. Les consultations ont également permis de déterminer les priorités, les besoins et les souhaits principaux de ces groupes. Ces informations ont ensuite servi à réviser l'orientation et les stratégies du plan stratégique afin de répondre aux besoins de la communauté.

Les questions principales :

- La nécessité de gérer les effets que la circulation interprovinciale des camions produit sur les quartiers et les communautés;
- La nécessité de protéger l'environnement et de réduire les effets des changements climatiques;
- La nécessité de tenir compte de tous les modes de transport, notamment les modes durables et les véhicules personnels;
- La nécessité de voir le transport interprovincial comme un système intégré qui ne se limite pas qu'aux liens interprovinciaux.

Façon de 1.7 Lire le plan stratégique





2 La région de la capitale nationale : aujourd'hui et vers l'horizon 2050

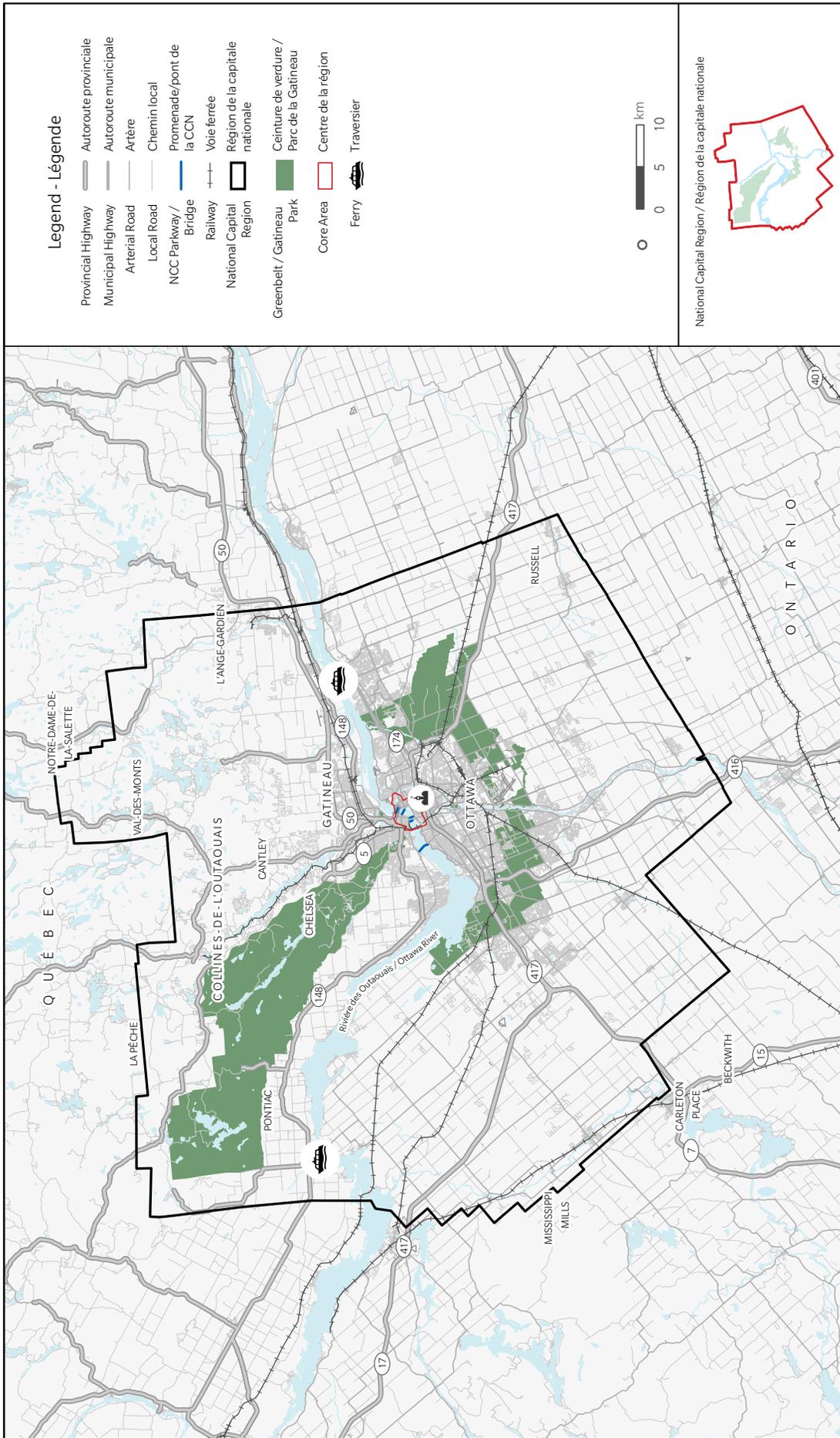
Il est prévu que la région de la capitale nationale enregistre une croissance importante d'ici 2050. L'augmentation du nombre de personnes et d'emplois dans des zones plus denses offre des occasions à saisir et crée des demandes à gérer.

2.1 La région de la capitale nationale aujourd'hui

La région de la capitale nationale (RCN) occupe une superficie de 4 715 km². Elle chevauche la rivière des Outaouais et comprend les villes d'Ottawa (Ontario) et de Gatineau (Québec) ainsi que les municipalités rurales environnantes. Le transport provincial relève de la compétence du ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et du ministère des Transports du Québec (MTQ). En 2016, la RCN comptait environ 1 260 000 résidents et 627 000 emplois. Le système de liens interprovinciaux de la RCN comprend deux traversiers et cinq ponts opérationnels.

Les deux principaux organismes de transport en commun de la RCN sont OC Transpo, en Ontario, et la Société de transport de l'Outaouais (STO), au Québec. OC Transpo compte actuellement sept circuits de transport en commun conventionnel qui franchissent les ponts interprovinciaux, tandis que la STO en compte plus de 30. Les deux villes ont des centres-villes qui sont bien desservis par le transport en commun rapide et toutes deux ont des plans pour élargir leurs réseaux respectifs de transport en commun rapide. Bien qu'à l'heure actuelle les deux réseaux de transport en commun rapide ne fassent pas physiquement connexion entre eux pour franchir la rivière des Outaouais, la STO a récemment proposé un service de tramway entre la partie ouest de Gatineau et le centre-ville d'Ottawa, assorti de meilleures connexions. La RCN comprend également un important réseau de pistes cyclables, particulièrement dans les centres-villes. Ce réseau est constitué tant de pistes partagées que séparées et reflète l'engagement d'Ottawa et de Gatineau à augmenter le nombre de personnes qui se déplacent à vélo.

Image 2.1: LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE Politiques et études de référence



LONG TERM INTEGRATED INTERPROVINCIAL CROSSINGS PLAN FOR CANADA'S CAPITAL REGION - A STRATEGIC PLAN FOR INTERPROVINCIAL CROSSINGS AND SUSTAINABLE TRANSPORTATION FOR CANADA'S CAPITAL REGION

PLAN INTÉGRÉ À LONG TERME DES LIANS INTERPROVINCIALES POUR LA RÉGION DE LA CAPITALE DU CANADA - UN PLAN STRATÉGIQUE POUR LES LIANS INTERPROVINCIALES ET LE TRANSPORT DURABLE POUR LA RÉGION DE LA CAPITALE DU CANADA





2.2 Aménagement du territoire (rôles et responsabilités)

Les rôles et les responsabilités en ce qui a trait à l'aménagement du territoire dans l'ensemble de la RCN sont complexes en raison de la participation de plusieurs paliers de gouvernement - le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et les administrations municipales. De plus, la CCN a un mandat de planification établi en vertu de la Loi sur la capitale nationale, qui stipule que la CCN est responsable de ce qui suit :

« établir des plans d'aménagement, de conservation et d'embellissement de la région de la capitale nationale et de concourir à la réalisation de ces trois buts, afin de doter le siège du gouvernement du Canada d'un cachet et d'un caractère dignes de son importance nationale. »

La Loi sur la capitale nationale autorise la CCN à construire des infrastructures, à participer à des projets conjoints avec les municipalités et les autorités locales, à entretenir des propriétés, à préserver des lieux historiques et à effectuer des recherches liées à la planification dans la RCN. Le cadre de planification de la CCN exige que tous les particuliers et les organismes fédéraux obtiennent l'approbation de la CCN avant d'entreprendre des projets sur les terrains ou dans les édifices fédéraux de la RCN.

Documents de base généraux

Le plan stratégique repose sur un ensemble varié de plans et de documents actuels de divers paliers de gouvernement. Cette approche permet de garantir que le plan stratégique cadre avec les buts, les objectifs et les politiques des autres plans et documents applicables à la RCN. Ces documents fondamentaux comprennent des plans fédéraux, provinciaux et municipaux qui traitent de divers sujets, comme l'aménagement du territoire, le zonage, le design urbain, le patrimoine, les peuples autochtones, l'environnement et le transport. Des exemples de plans principaux sont présentés ci-dessous.

La Commission de la capitale nationale

- *Plan de la capitale du Canada (de 2017 à 2067)* présente une vision globale et un cadre de planification stratégique pour toute la RCN sur une période de 50 ans.
- *Plan des terrains urbains (2015)* est un plan d'aménagement du territoire. Il présente des directives et des orientations détaillées sur l'utilisation et l'intendance des terrains fédéraux urbains, conformément à la Loi sur la capitale nationale.
- *Stratégie de développement durable 2018-2023* décrit le rôle de la CCN en ce qui concerne la création d'une RCN plus verte et plus durable qui contribuera à l'épanouissement des générations futures.



La Loi sur la capitale nationale autorise la CCN à construire des infrastructures, à participer à des projets conjoints avec les municipalités et les autorités locales, à entretenir des propriétés, à préserver des lieux historiques et à effectuer des recherches liées à la planification dans la RCN.

Le Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2050 présente une vision globale et un cadre de planification stratégique pour toute la région de la capitale sur une période de 50 ans.

Les gouvernements provinciaux

- *Préserver et protéger notre environnement pour les générations futures : Un plan environnemental conçu en Ontario* fournit des conseils et des principes généraux pour atteindre un équilibre entre les objectifs de réduction du Canada d'ici 2030, établis dans le cadre de l'Accord de Paris, et la prospérité économique.
- *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques* présente les mesures à prendre dans tous les secteurs de l'économie pour atteindre l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre du Québec de 20 % comparativement aux niveaux de 1990 d'ici 2020.
- *Politique de mobilité durable du Gouvernement du Québec : transporter le Québec vers la modernité (2018)* propose des politiques, des actions et des mesures de suivi pour le déplacement durables des personnes et des biens jusqu'en 2030.

Les gouvernements municipaux

- *Plan officiel de la Ville d'Ottawa (2003)* présente une vision de la croissance future de la ville ainsi qu'un cadre de politiques qui régira l'aménagement de la ville jusqu'en 2031. Le Plan officiel fait actuellement l'objet d'une révision.
- *Ville de Gatineau - Schéma d'aménagement et de développement révisé (2015)* présente un cadre qui correspond aux directives de planification, aux priorités et aux valeurs de la Ville de Gatineau pour la période de 2016 à 2050.

Il comprend des mesures de collaboration avec les partenaires régionaux afin de maintenir le transport des marchandises dans le corridor King Edward-Rideau-Waller-Nicholas à Ottawa, dans l'éventualité où un pont serait construit dans l'est de la région.

- *Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa (2013)* insiste sur le soutien aux projets de transport actif et de transport en commun, et souligne le déséquilibre passé en ce qui concerne le financement des projets axés sur l'automobile. Une mise à jour du Plan directeur des transports est en cours.

Le plan actuel précise que la Ville retirera la rue Rideau et l'avenue King Edward du réseau d'itinéraires pour camions lorsqu'une option sûre et efficace pour l'itinéraire des camions au centre-ville aura été trouvée.

Planification antérieure du transport interprovincial et études connexes

(Initiative stratégique de transport pour la région de la capitale du Canada) (2005) : Description du mandat, des stratégies et des mesures concernant le rôle de la CCN dans la planification et la mise en œuvre de l'infrastructure de transport pour la RCN.

(Évaluation environnementale des liens interprovinciaux – Rapport final sur les transports) (2013) : la CCN, en collaboration avec le MTO et le MTQ ainsi qu'avec les deux municipalités, a entrepris l'évaluation environnementale des liens interprovinciaux en 2006. L'étude, qui comportait plusieurs phases, consistait à examiner « des options raisonnables pour améliorer la capacité de transport interprovincial pour franchir la rivière des Outaouais afin de répondre aux besoins à long terme ». En 2013, l'étude a pris fin en raison d'un manque de consensus entre les partenaires de l'étude, ce qui a entraîné le rejet de l'île Kettle comme lieu de choix pour un nouveau lien interprovincial.

(Stratégie interprovinciale de transport en commun pour la région de la capitale du Canada) (2013) : cette étude a été réalisée dans le cadre d'une collaboration entre la Ville d'Ottawa, la Ville de Gatineau, la STO et la CCN. La stratégie est axée sur des politiques et des mesures qui permettront de créer un réseau de transport interprovincial uniforme.

Étude de faisabilité sur l'aménagement d'un tunnel (pour camions) dans le centre-ville d'Ottawa (2016) : la Ville d'Ottawa a mené cette étude de faisabilité en réponse aux préoccupations majeures concernant la circulation des camions entre l'autoroute 417 et le pont Macdonald-Cartier. Le tunnel offrirait aux camions lourds une option pour contourner le réseau routier de surface. L'étude a permis de déterminer le trajet optimal pour le tunnel.

STO – Étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif structurant dans l'ouest de la ville de Gatineau (Additional study for a structuring public transit system in Gatineau's west end) (en cours) : cette étude de la STO a permis d'analyser les possibilités d'améliorer le transport en commun dans l'ouest de Gatineau afin de contribuer à la croissance résidentielle continue et d'atténuer les problèmes de mobilité. En 2020, l'étude a confirmé la nécessité d'un tramway qui passerait par le pont du Portage pour atteindre Ottawa.

Cette étude de la STO a permis d'analyser les possibilités d'améliorer le transport en commun dans l'ouest de Gatineau afin de contribuer à la croissance résidentielle continue et d'atténuer les problèmes de mobilité. En 2020, l'étude a confirmé la nécessité d'un tramway qui passerait par le pont du Portage pour atteindre Ottawa.

La RCN compte une grande variété de secteurs d'activité. La RCN est le centre de l'activité du gouvernement fédéral, et cette région compte un nombre d'emplois dans la fonction publique supérieur à la moyenne nationale.

2.3 Les gens et les emplois dans la région de la capitale nationale

La Ville d'Ottawa (« Ottawa »), en Ontario, ainsi que la Ville de Gatineau (« Gatineau ») et la municipalité régionale de comté Les Collines-de-l'Outaouais (« Les Collines-de-l'Outaouais »), au Québec, sont les trois principales municipalités de la RCN. La population de ces trois municipalités a connu une augmentation globale de 32 % de 1996 à 2016, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 1,4 %.

Du côté de Gatineau, les emplois se trouvent principalement dans le secteur central de Hull. Quelques emplois se trouvent également au nord, le long de l'autoroute 5, et à l'est, le long de l'autoroute 50. Du côté d'Ottawa, les emplois se trouvent fortement concentrés dans le centre-ville, près des ponts (comme à Gatineau), mais la ville compte d'autres pôles d'emploi, notamment à proximité des principales stations de transport en commun. En 2011, le taux moyen de possession de véhicules était de 1,3 véhicule par ménage à Ottawa, de 1,4 à Gatineau et de 2,0 dans Les Collines-de-l'Outaouais. Des taux plus élevés de possession de véhicules sont présumés dans les zones rurales, compte tenu du peu d'options de transport en commun.

En 2016, on comptait environ 627 000 emplois dans cette région (ce qui inclut les emplois à temps plein, à temps partiel et le travail à domicile), et une population active résidente ayant un emploi d'environ 643 000 personnes. À Ottawa, on trouve 81 % des emplois de la RCN et la ville compte environ 30 000 emplois de plus que de travailleurs résidents. Ce surplus d'emplois incite les travailleurs à se rendre de l'autre côté de la rivière, depuis Gatineau et Les Collines-de-l'Outaouais, où le nombre de travailleurs dépasse le nombre d'emplois.

La RCN compte une grande variété de secteurs d'activité. La RCN est le centre de l'activité du gouvernement fédéral, et cette région compte un nombre d'emplois dans la fonction publique supérieur à la moyenne nationale. On y compte 153 000 emplois dans la fonction publique, ce qui représente près d'un quart des emplois de toute la région. Compte tenu de la croissance de la région, les emplois dans le secteur de la construction sont nombreux, notamment dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais, qui connaît la plus forte croissance. La RCN est fortement axée sur les services professionnels, scientifiques et techniques, dont la plupart sont situés à Ottawa. La RCN est cependant moins axée sur la fabrication, les industries primaires et le commerce de gros, comparativement au reste du Canada. Ces types d'industries dépendent fortement de la circulation des marchandises et bénéficient grandement d'un réseau efficace de transport interrégional, deux éléments qui sont limités dans la RCN.

2.4 Les liens interprovinciaux

Il existe sept liens interprovinciaux opérationnels dans la RCN : cinq ponts et deux traversiers.

Tableau 2.2 : Ponts interprovinciaux actuels : données principales 1,2

	Pont Champlain	Pont des Chaudières	Pont du Portage	Pont Alexandra	Pont Macdonald-Cartier
Date de construction	1924-1928	1919	1973	1898-1928	1963-1965
Longueur	1,1 km		700 m	563 m	618 m
Propriétaire	CCN	SPAC	CCN	SPAC	SPAC
Type de structure	Pont à poutres en béton	Pont à poutres triangulées en acier	Pont à poutres	Pont cantilever à poutres triangulées en acier	Pont à poutres caissonnées en acier continues
Voies à usage général	2	2	4	2	6
Voies pour les véhicules multioccupants ou le transport en commun	1 (voie centrale dans le sens de la circulation en période de pointe)	-	2	-	-
Capacité routière (véhicules par heure)	1 200 par direction + 1 200 véhicules multi-occupants	1 600 par direction	2 400 par direction	2 000 par direction	4 800 par direction
Service de transport en commun	STO	OC Transpo	OC Transpo STO	Aucun	STO
Infrastructures pour les piétons et les cyclistes	Trottoir – côté est; Voies cyclables peintes	Trottoir avec séparation physique – côté est; Voies cyclables peintes	Trottoirs – deux côtés; Piste cyclable bidirectionnelle à séparation physique – côté est	Accès piétonnier en planches de bois ajouté en 1950, aujourd’hui divisé en chemin piétonnier et pistes cyclables directionnelles	Piste multi-usages avec séparation physique – deux côtés
Circulation quotidienne des camions lourds ³	<i>Restreinte</i>	1200 par jour <i>Restrictions saisonnières du chargement</i>	<i>Restreinte</i>	<i>Restreinte</i>	3 050 <i>Chargement complet autorisé</i>
Circulation quotidienne des automobiles et des camions légers ³	44 000	15 783	23 743	17 300	72 800
Automobiles à l’heure de pointe du matin ⁴					
Vers l’Ontario	2 400 vph ⁵	1 550 vph	1 900 vph	700 vph	4 372 vph
Vers le Québec	500 vph	750 vph	1 550 vph	550 vph	1 577 vph

Remarques :

1 On compte également deux traversiers, aux extrémités est et ouest de la région de la capitale nationale.

2 Le pont Chef-William-Commanda (anciennement le pont Prince-de-Galles) pourra servir au transport actif en 2022.

3 Source : Comptage de la circulation à des lignes-écrans de la ville d’Ottawa en 2019; comptage de la circulation de Miovision, novembre 2021.

4 Source : CIMA + : Étude d’impact et d’avant-projet pour un lien cyclable sur la rue Laurier à Gatineau, 2017

5 vph = véhicules par heure

Image 2.2: LIENS INTERPROVINCIAUX ACTUELS



LONG TERM INTEGRATED INTERPROVINCIAL CROSSINGS PLAN FOR CANADA'S CAPITAL REGION - A STRATEGIC PLAN FOR INTERPROVINCIAL CROSSINGS AND SUSTAINABLE TRANSPORTATION FOR CANADA'S CAPITAL REGION

PLAN INTÉGRÉ À LONG TERME DES LIAISONS INTERPROVINCIALES POUR LA RÉGION DE LA CAPITALE DU CANADA - UN PLAN STRATÉGIQUE POUR LES LIAISONS INTERPROVINCIALES ET LE TRANSPORT DURABLE POUR LA RÉGION DE LA CAPITALE DU CANADA



2.5 Les déplacements actuels dans la RCN

Alors que les débits de circulation sur les cinq ponts interprovinciaux sont demeurées sensiblement les mêmes de 1995 à 2017, la capacité de ces cinq liens est presque atteinte ou dépassée sur chacun des liens à l'heure de pointe du matin. Il en résulte des embouteillages et des retards importants. Le pont Macdonald-Cartier est le plus achalandé. Il enregistre environ 36 % de la circulation interprovinciale à l'heure de pointe du matin. Le pont Alexandra est le moins achalandé. Il enregistre environ 10 % de la circulation interprovinciale à l'heure de pointe du matin. L'utilisation de modes de transport durables a considérablement augmenté. De 1996 à 2011, le nombre de déplacements à l'heure de pointe en direction de l'Ontario a plus que doublé en transport en commun et plus que quadruplé à vélo. Malgré cette augmentation des modes de transport durables, l'auto demeure le moyen le plus courant de franchir la rivière.

Près de 70 % des déplacements interprovinciaux à l'heure de pointe du matin sont effectués du Québec vers l'Ontario, et environ 60 % des déplacements à l'heure de pointe de l'après-midi sont effectués de l'Ontario vers le Québec. Cette tendance est particulièrement notable sur les ponts Macdonald-Cartier et Champlain, où environ trois fois plus de déplacements du Québec vers l'Ontario sont effectués à l'heure de pointe du matin comparativement aux déplacements en sens inverse. Les automobiles, les autobus et les piétons suivent tous ce patron de déplacements.

Environ 30 % des déplacements interprovinciaux à l'heure de pointe du matin utilisent le transport en commun, ce qui dépasse d'environ 10 % le taux de toutes les municipalités environnantes pendant la même période. Le transport en commun est couramment utilisé pour accéder aux zones d'emploi centrales pendant la période de pointe du matin. Ces usagers du transport en commun du côté québécois sont très dispersés dans Gatineau et dans Les Collines-de-l'Outaouais. On observe également des zones de concentration d'emplois aux abords des ponts, et les gens se déplacent de toute la RCN pour se rendre dans ces zones.

Le transport routier de marchandises entre les provinces n'est autorisé que sur le pont Macdonald-Cartier et le pont des Chaudières. Les chargements complets sont autorisés sur le pont Macdonald-Cartier, tandis que seuls les chargements réduits sont autorisés sur le pont des Chaudières. Aucun des deux ponts n'est relié directement au réseau autoroutier de l'Ontario, ce qui oblige les camions à traverser certains quartiers et le centre-ville d'Ottawa pour s'y rendre. Cette situation cause des problèmes de sécurité ainsi que d'autres effets négatifs, comme le bruit, les vibrations et l'augmentation de la congestion dans ces secteurs.

Le nombre de déplacements à l'heure de pointe en direction de l'Ontario a plus que doublé en transport en commun et plus que quadruplé à vélo.

-

Plus de 51 000 déplacements sont effectués chaque matin à l'heure de pointe entre Ottawa et Gatineau.

-

Les déplacements interprovinciaux représentent près de 10 % de tous les déplacements dans la RCN à l'heure de pointe du matin, et presque tous ces déplacements (90 %) sont liés au travail.

-

Les déplacements interprovinciaux représentent près de 10 % de tous les déplacements dans la RCN à l'heure de pointe du matin, et presque tous ces déplacements (90 %) sont liés au travail.



2.6 Principaux problèmes de transport interprovincial

Six principaux problèmes de transport interprovincial auxquels la RCN est confrontée aujourd'hui ont été recensés à la suite d'une analyse des conditions actuelles et des commentaires des intervenants.

Congestion sur les liens interprovinciaux : De nombreux véhicules franchissent la rivière pendant la période de pointe du matin, ce qui entraîne des embouteillages lorsque la capacité est atteinte en termes de véhicules. De nombreuses automobiles ne transportent souvent qu'un seul occupant et occupent plus d'espace routier par personne que les autres modes de transport durables (comme le transport en commun, le covoiturage, la marche ou le vélo).

Trajets indirects pour les camions : Il n'existe pas de lien direct entre les autoroutes de l'Ontario et les ponts interprovinciaux, et les camions passent actuellement par le centre-ville d'Ottawa et les quartiers situés aux abords des ponts. De plus, les ménages et les entreprises de Gatineau comptent largement sur des distributeurs et des entrepôts situés à Ottawa ou ailleurs en Ontario, ce qui augmente la demande de transport interprovincial de marchandises. Cette situation cause des problèmes de sécurité et des effets négatifs, comme le bruit et la congestion routière, dans le centre-ville et les quartiers environnants.

Croissance de la population à Gatineau : Malgré les tendances relatives à la population et à l'emploi dans l'ensemble de la RCN, il est prévu qu'à Gatineau la population augmente plus rapidement que le nombre d'emplois. Par conséquent, de nombreux résidents doivent franchir la rivière vers Ottawa le matin pour travailler et revenir à Gatineau l'après-midi. Cette situation peut entraîner des retards importants sur les liens interprovinciaux et met en évidence la nécessité de répondre à la croissance de manière à assurer un accès équitable aux possibilités.

Limites du transport durable : Bien que les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau soient bien desservis par le transport en commun, les déplacements de banlieue à banlieue entre les deux provinces peuvent être difficiles et peu commodes. De plus, bien que des améliorations soient actuellement apportées ou prévues aux réseaux de transport actif tant à Ottawa qu'à Gatineau, les réseaux de part et d'autre de la rivière ne sont pas bien reliés, en raison de la dépendance aux liens interprovinciaux existants. Il peut donc être difficile de se déplacer efficacement entre les provinces à vélo ou à pied.

Manque d'espace aux abords des liens interprovinciaux : Il y a un manque d'espace aux entrées et aux sorties des liens actuels, à cause du bâti urbain existant et d'importantes considérations patrimoniales, écologiques et autres. Combiné à la congestion sur les liens, ce manque entraîne des retards supplémentaires pour les véhicules, les cyclistes et les piétons.

Gouvernance régionale et prise de décisions : Les villes d'Ottawa et de Gatineau et des organismes provinciaux et fédéraux collaborent souvent dans le cadre d'études et d'opérations en matière de transport interprovincial, surtout pour la prestation de services de transport en commun interprovincial. Des possibilités demeurent présentes d'améliorer la collaboration et la coordination entre les diverses organisations, tout en respectant les responsabilités et les politiques de chacune des organisations.

Les déplacements interprovinciaux entre Ottawa et Gatineau constituent un élément essentiel du réseau de transport dans la RCN, et les liens interprovinciaux présentent actuellement de nombreux défis. Le plan stratégique est une étape importante pour améliorer la gouvernance et la prise de décisions à l'échelle régionale quant au transport interprovincial.

2.7 Nouvelles tendances

De nombreuses nouvelles tendances influencent les villes aujourd'hui. La pandémie de COVID-19, les nouvelles technologies et l'évolution des modèles d'aménagement modifient la manière, le moment et la raison des déplacements des personnes. Si le résultat direct de ces tendances n'est pas encore connu, il convient de planifier et de concevoir les futurs systèmes de transport en tenant compte du fait que ces nouvelles tendances peuvent à la fois présenter des risques et offrir des possibilités. Il est donc nécessaire de suivre ces tendances afin que les systèmes de transport s'adaptent à l'évolution des patrons de déplacements que ces tendances amènent.

Situation du télétravail : La pandémie de COVID-19 a accéléré le passage au télétravail. Toutefois, il est difficile de savoir dans quelle mesure la situation actuelle du télétravail se maintiendra à long terme. L'étude a intégré les données sur le télétravail en fonction des besoins de divers employeurs de la RCN et des informations les plus récentes disponibles à ce moment-là. Cependant, ces modèles de travail sont susceptibles de changer et de varier selon les industries dans les années à venir. Le fait de favoriser une augmentation du télétravail permettrait de réduire le nombre de navettes et de contribuer à la durabilité. Une meilleure flexibilité des horaires de travail obtenue grâce à ces modèles peut également faciliter la gestion de la demande de transport.

Commerce électronique : Au cours des dernières années, le commerce électronique s'est développé en Amérique du Nord et a connu une augmentation considérable pendant la pandémie de COVID-19. De nombreux résidents ont découvert de nouveaux services de livraison à domicile ou ont augmenté leur utilisation des services déjà en place et peuvent ainsi se procurer une grande variété de produits et de services. Si ces tendances se poursuivent, la demande pour ces services pourrait continuer à augmenter bien après la fin de la pandémie. Dans cette éventualité, les ponts interprovinciaux enregistreraient probablement une augmentation du transport de marchandises par les camions poids lourds effectuant des trajets sur longue distance, de même que par les fourgonnettes et les vélos électriques effectuant des livraisons. Puisque ces véhicules effectueraient des arrêts fréquents pendant de courtes périodes, la gestion des bordures de rue deviendrait un point essentiel.

Politiques sur les communautés complètes : Les politiques d'aménagement de la Ville de Gatineau et de la Ville d'Ottawa comprennent des directives en faveur de communautés complètes, où les gens peuvent vivre, travailler et se divertir dans le même secteur. Les prévisions actuelles suggèrent que le nombre de résidents de Gatineau y dépassera celui des emplois, et que de nombreuses personnes feront la navette entre Gatineau et Ottawa pour travailler. Toutefois, cette situation pourrait changer à mesure que les politiques de Gatineau encourageront la croissance économique et l'augmentation du nombre d'emplois locaux.

Il n'existe pas de lien direct entre les autoroutes de l'Ontario et les ponts interprovinciaux, et les camions passent actuellement par le centre-ville d'Ottawa et les quartiers aux abords des ponts.



Péage urbain : La tarification de la congestion est un outil qui permet de faire payer des frais aux utilisateurs dans les secteurs congestionnés afin d'encourager l'utilisation d'autres moyens de transport. Il peut s'agir notamment de péages ou de stratégies de tarification plus générales à la grandeur d'une région. Cet outil a le potentiel de favoriser une utilisation plus efficace de la capacité actuelle et d'influencer la demande en transport sur les liens interprovinciaux, et pourrait être envisagé à l'avenir.

Véhicules automatisés (VA) : Les véhicules automatisés peuvent exécuter des tâches de conduite sans l'intervention d'un chauffeur humain. Ces véhicules varient en fonction du degré d'automatisation, mais certaines entreprises effectuent des recherches et développent des autos capables de fonctionner de façon hautement automatisée qui nécessite une intervention humaine beaucoup moins importante. Le temps nécessaire pour généraliser l'utilisation des VA est inconnu, et les estimations varient considérablement. Lorsque ces véhicules seront pleinement déployés, ils pourraient contribuer à améliorer la sécurité et la capacité des liens interprovinciaux, puisqu'ils peuvent circuler à proximité les uns des autres sans erreur humaine. En revanche, la congestion risque d'augmenter si les véhicules entièrement automatisés incitent davantage de personnes à se déplacer en auto. Le transport de marchandises pourrait également changer, grâce à l'adoption de technologie automatisée plus poussée. Le transport en commun est une des premières occasions où l'automatisation peut améliorer la qualité du service et la fiabilité; actuellement, l'O-Train d'Ottawa fonctionne au moyen de contrôle automatisé des trains.

Virage électrique : De nombreux fabricants d'automobiles ont investi massivement dans leur capacité à produire des véhicules électriques (VE) à batterie rechargeables. Grâce à l'augmentation des investissements et à la multiplication des subventions gouvernementales, les VE sont devenus plus courants à Ottawa et à Gatineau. Cette option peut réduire considérablement les émissions, mais soulève des questions sur la façon dont les municipalités mettront en place des réseaux efficaces de recharge.

Transport intelligent : Les véhicules et les systèmes à distance peuvent communiquer sur un réseau sans fil en temps réel. Cette technologie permet d'intégrer les systèmes de paiement des tarifs entre les agences de transport en commun, de signaler en temps réel où se trouvent les véhicules et à quelle fréquence ils sont utilisés, de fixer des prix sur mesure pour les infrastructures de transport en fonction de leur utilisation, et d'assurer la connectivité véhicule-voiture et véhicule-infrastructure. Ces méthodes peuvent améliorer la sécurité et l'efficacité des transports grâce à l'augmentation des informations disponibles en temps réel. De nombreuses villes ont commencé à créer des infrastructures de soutien sur leurs réseaux de transport.

Partage des moyens de transport : Le partage des moyens de transport consiste à ce que plusieurs personnes utilisent la même ressource de transport. Cette pratique a déjà été largement commercialisée grâce au transport à la demande. L'utilisation partagée de vélos, de scooters électriques et d'autres véhicules de mobilité personnelle prend également de l'ampleur. L'utilisation de ces moyens de transport peut donc augmenter, en particulier pour les déplacements courts entre les centres-villes, ou pour la livraison de marchandises par des entreprises locales. Cependant, ces moyens de transport partagés peuvent être difficiles à réglementer, surtout entre les municipalités et les provinces, et peuvent augmenter les conflits entre les utilisateurs le long des bordures de rues dans les centres-villes achalandés.

Le partage des moyens de transport consiste à ce que plusieurs personnes utilisent la même ressource de transport. Cette pratique a déjà été largement commercialisée grâce au transport à la demande.

Grâce aux commentaires des organismes de la RCN au sujet des priorités en matière de transport, le plan stratégique permet de prévoir la situation possible des déplacements interprovinciaux en 2050, compte tenu des tendances actuelles.

Mobilité en tant que service (MaaS) Une nouvelle tendance prend de l'ampleur pour offrir de la mobilité - la capacité de se déplacer d'un endroit à un autre - en tant que service plutôt que de vendre des véhicules ou des déplacements à bord de moyens de transport. Ce concept est appelé « mobilité en tant que service », ou MaaS. La MaaS offre aux utilisateurs une plateforme unique pour gérer leurs déplacements, quel que soit le moyen de transport. Selon ce concept, l'utilisateur saisit son point de départ et sa destination, et une plateforme centrale analyse tous les moyens de transport offerts par les services publics et privés afin de planifier l'itinéraire optimal. La plateforme se chargerait tant des billets, des réservations que du traitement des paiements. La MaaS peut permettre aux résidents de découvrir et d'utiliser plus facilement des options de transport partagé et durable, mais ce service peut aussi entraîner une augmentation de l'utilisation des véhicules à occupation simple et de la congestion. D'autres défis se posent également en ce qui concerne la confidentialité des données échangées entre les fournisseurs de services de transport privés et les autorités, ainsi que la mise en œuvre d'un modèle économique durable dans le cas du regroupement de plusieurs fournisseurs de services de transport privés sur une seule plateforme.

2.8 Les déplacements interprovinciaux dans la RCN en 2050

Il est prévu que la population et l'emploi dans la région de la capitale nationale augmentent de 40 % et de 60 %, respectivement, entre 2016 et 2050. Cette situation pourrait entraîner une augmentation de 50 % du nombre de personnes qui se déplacent entre les provinces.

Grâce aux commentaires des organismes de la RCN au sujet des priorités en matière de transport, le plan stratégique permet de prévoir la situation possible des déplacements interprovinciaux en 2050, compte tenu des tendances actuelles.

Les questions principales :

- Comment les besoins en matière de déplacements changeront-ils entre aujourd'hui et 2050?
- Comment les améliorations du transport actuellement prévues, comme le tramway de la partie ouest de Gatineau, influenceront-elles l'accès aux possibilités qu'offre la RCN?
- Quelle serait la situation des défis actuels en matière de transport en 2050 et quels seraient les nouveaux défis à relever?

Il a été important de faire des prévisions orientées vers l'avenir afin de comprendre les écarts entre la direction probable que nous prenons et la vision et les objectifs du plan stratégique.

Comme dans toute planification à long terme, il existe plusieurs facteurs inconnus et incertitudes qui peuvent influencer les résultats. La pandémie met en évidence la façon dont le contexte et les besoins peuvent rapidement changer. Voici certains des éléments principaux qui peuvent influencer le plan stratégique :

Prolongation des périodes de pointe

Puisqu'il est prévu que le nombre de personnes qui traversent la rivière augmente, les périodes d'heure de pointe pourraient commencer plus tôt et se terminer plus tard. Cette prolongation des périodes de pointe est influencée par le moment où les personnes choisissent de se déplacer et par la flexibilité croissante des horaires de travail.

Nombre de personnes en télétravail à long terme

Le plan stratégique prévoit un taux global de personnes en télétravail de 15 % en 2050, selon les attentes actuelles. L'évolution de ce pourcentage influencera grandement la demande sur les liens interprovinciaux à l'heure de pointe.

Évolution du commerce de détail et du transport de biens

L'augmentation du nombre d'achats en ligne entraîne une augmentation des livraisons à tout moment de la journée. La façon dont les entreprises gèrent cette augmentation de la demande n'est pas bien connue.

Effet de la demande induite

La demande induite repose sur le principe « construisez-le et ils viendront », ou « ajoutez de la capacité véhiculaire et ils viendront ». Ceci peut avoir des effets négatifs, comme dans le cas des infrastructures routières qui risquent d'augmenter le nombre de voitures et de favoriser l'expansion des banlieues, mais ça peut aussi avoir des effets positifs, comme dans le cas des pistes cyclables séparées qui encouragent l'utilisation du vélo.

Changement des priorités relatives aux investissements

La situation et les délais des projets qui dépendent de plusieurs échelons d'approbation et de financement gouvernementaux sont susceptibles de changer, ce qui influence les résultats prévus du plan stratégique.

Vitesse de la croissance économique

Le plan stratégique repose sur des projections de population et d'emploi établies à partir des scénarios les plus probables de croissance économique. La façon dont la pandémie et la reprise économique qui en résultera influenceront les modèles d'aménagement et de déplacement n'est pas encore connue.

Le plan stratégique prévoit un taux global de personnes en télétravail de 15% en 2050, selon les tendances actuelles.

En 2050, il est prévu que l'utilisation du transport en commun vers Ottawa aux heures de pointe aura plus que doublé comparativement à 2011.

-

Il est prévu que la congestion à l'heure de pointe du matin sur les ponts existants augmente d'environ 50 % entre 2011 et 2050.

À Ottawa, le nombre d'emplois augmente plus rapidement que la population, tandis qu'à Gatineau, la population augmente plus rapidement que le nombre d'emplois. Cette situation entraîne une croissance continue du nombre de personnes qui se rendent de Gatineau à Ottawa pour le travail et une augmentation globale de 50 % des déplacements interprovinciaux. La coordination et l'intégration entre les agences des deux côtés de la rivière ont permis d'améliorer considérablement le transport, comme le projet de tramway de la partie ouest de Gatineau. Ces améliorations contribuent à faciliter les connexions de déplacements dans l'ensemble **d'une région unique** et à assurer un accès équitable aux possibilités.

Les améliorations du transport envisagées pour 2050 comprennent des investissements dans le transport en commun rapide qui améliorent la vitesse et la fiabilité du transport en commun. Ces mesures contribuent à une **utilisation plus durable des infrastructures de liens interprovinciaux**, puisqu'il est prévu que la part modale globale du transport en commun, de la marche et du vélo augmente de 10 % comparativement à 2011. Il est également prévu que le nombre d'utilisateurs du transport en commun à l'heure de pointe du matin en direction d'Ottawa augmente de 106 % en raison de l'expansion du transport en commun et du fait que les gens utilisent le transport en commun pour éviter la congestion. Ce choix augmente considérablement la capacité de transport de personnes sur les liens interprovinciaux.

Cette augmentation de la proportion de déplacements effectués au moyen de modes de transport durables, associée à l'adoption globale de véhicules carboneutres, aura des effets positifs sur **l'environnement et les changements climatiques** puisque les émissions de gaz à effet de serre seront réduites.

Malgré les améliorations apportées au transport en commun et l'augmentation présumée du nombre de personnes qui opteront pour le télétravail, on continuera à observer de la congestion et des retards sur les liens, qui toucheront surtout les personnes qui se déplacent en automobile ou en camion. Il est prévu que la congestion à l'heure de pointe du matin augmente de 53 % entre 2011 et 2050. Les retards attribuables à la congestion sont néfastes pour **l'économie**, car le fait de passer du temps dans les embouteillages empêche les gens de contribuer à l'économie et augmente les délais de transport des biens. Une amélioration des services de transport en commun et une infrastructure qui leur est réservée permettraient de réduire les retards chez les personnes qui franchissent la rivière.

Il est également prévu que la circulation des camions poids lourds se poursuive et s'intensifie en raison de l'absence de connexions directes entre les autoroutes de l'Ontario et les liens interprovinciaux. Cette situation nuira à la santé, à la sécurité et à **la qualité de vie** des gens, car les camions devront traverser certains quartiers et le centre-ville d'Ottawa pour atteindre les liens interprovinciaux. Les camions poids lourds circulent également dans le centre-ville de Gatineau.

Si les tendances actuelles se maintiennent, l'utilisation de moyens de transport durables augmentera. Toutefois, l'augmentation prévue de la population, du nombre d'emplois et des déplacements interprovinciaux signifie que plusieurs des problèmes actuels de la RCN, décrits à la présente section, risquent de s'aggraver.

3 Vision du transport interprovincial en 2050

LA VISION DU PLAN STRATÉGIQUE

D'ici 2050, le réseau de transport pour franchir la rivière des Outaouais offrira des options de déplacement durables et bien reliées, qui contribueront à une qualité de vie élevée et à la prospérité économique dans la région de la capitale nationale. Le système de liens interprovinciaux favorisera la mobilité équitable et la circulation sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises, tout en respectant le milieu naturel et le patrimoine culturel de la région.

La vision du plan stratégique a été élaborée en consultation avec les municipalités de la région, divers intervenants et le public. Elle définit une voie durable pour atteindre des buts et des objectifs communs et repose sur cinq piliers stratégiques :

- Une région unique (intégration du transport)
- L'utilisation durable des infrastructures de liens interprovinciaux
- L'environnement et les changements climatiques
- L'économie
- La qualité de vie

Trouver un équilibre et comprendre les interactions entre les piliers est l'un des défis du plan stratégique. Les stratégies qui sont très bénéfiques pour un pilier peuvent avoir des conséquences négatives pour un autre.

Trouver un équilibre et comprendre les interactions entre les piliers est l'un des défis du plan stratégique.

**Tableau 3.1 :
Piliers stratégiques
et objectifs**

<p>Une région unique (intégration du transport)</p>	<p>Intégration physique</p> <p>Des centres-villes d'Ottawa et de Gatineau bien reliés entre eux et formant des plaques tournantes de transport multimodal</p> <p>Un aménagement du territoire et une infrastructure de liens interprovinciaux qui se soutiennent mutuellement</p>	<p>Intégration organisationnelle</p> <p>Une participation significative de tous les ordres de gouvernement aux plans de transport interprovinciaux et une coordination des normes, des règlements, de l'entretien et de l'application des règlements</p> <p>Des occasions significatives de faire participer les Algonquins Anishinabeg</p>	<p>Intégration symbolique</p> <p>Une conception adaptée au contexte qui préserve et met en valeur le caractère, le patrimoine culturel unique et le rôle symbolique des liens interprovinciaux dans la capitale nationale</p>
	<p>L'utilisation durable des infrastructures de liens interprovinciaux</p>	<p>Transport plus efficace des personnes et des marchandises</p> <p>Augmentation de l'utilisation de moyens de transport durables et économes en espace pour les déplacements interprovinciaux</p> <p>Réduction de l'utilisation de l'automobile et de la demande générale pour les déplacements interprovinciaux en période de pointe</p>	<p>Options de transport agréables et pratiques</p> <p>Disponibilité de meilleures options de mobilité pour les déplacements interprovinciaux</p>
<p>L'environnement et les changements climatiques</p>	<p>Qualité de l'environnement</p> <p>Réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques attribuables au transport</p>	<p>Résilience</p> <p>Meilleure résistance aux perturbations météorologiques extrêmes liées aux changements climatiques</p>	<p>Protection de l'environnement</p> <p>Réduction et plus d'atténuation des perturbations des zones naturelles, des voies navigables et des parcs le long de la rivière</p>
	<p>L'économie</p>	<p>Prospérité et compétitivité</p> <p>Réduction des retards pour les personnes et les marchandises qui franchissent la rivière</p>	<p>Liens au-delà de la région</p> <p>Réduction du temps de déplacement entre les réseaux autoroutiers provinciaux</p>
<p>La qualité de vie</p>	<p>Équilibre entre le transport de marchandises et une qualité de vie élevée</p> <p>Amélioration de la santé et de la sécurité des communautés dans les quartiers situés à proximité des liens interprovinciaux</p>	<p>Sécurité et protection</p> <p>Amélioration de la sécurité et du confort réels et perçus des utilisateurs</p>	<p>Accès aux possibilités et à la nature</p> <p>Réduction du temps de déplacement pour les déplacements interprovinciaux, principalement par la diminution de la longueur des trajets domicile-travail</p> <p>Accès équitable à des déplacements efficaces pour franchir la rivière</p> <p>Amélioration de l'accès aux espaces naturels de la région</p>

4 Orientations du plan

Compte tenu des conditions actuelles et des conditions prévues si les tendances actuelles se maintiennent, la RCN devra relever d'importants défis en matière de transport en 2050 si aucune mesure n'est prise. De plus, il existe des écarts entre la RCN de 2050 qui repose sur les tendances et la RCN de 2050 souhaitée, décrite dans la vision, les piliers et les objectifs.

Ce chapitre décrit comment ces défis et ces écarts sont abordés dans le plan stratégique. Les principaux défis et les principales occasions ont servi à élaborer plusieurs scénarios qui tiennent compte de divers projets et investissements en matière de transport. Ces scénarios ont servi à définir les Orientations du plan stratégique global et à formuler des recommandations sur les mesures à prendre pour respecter la vision, les piliers et les objectifs.

4.1 Mise à l'essai des orientations

Dans le cadre du processus de planification stratégique, plusieurs scénarios ont été préparés et testés afin de comparer les effets d'initiatives et d'investissements divers en matière de transport sur les patrons et les comportements de déplacement dans la RCN. L'analyse repose sur la demande de 2050 et compare les résultats aux conditions de référence décrites précédemment au chapitre 2.7.

Ces scénarios s'inscrivent dans deux grandes thématiques :

1. Une meilleure utilisation des liens interprovinciaux actuels

Cette approche comprend des scénarios qui privilégient des mesures novatrices, notamment l'amélioration des services de transport en commun, la reconfiguration des liens actuels et l'adoption de politiques rigoureuses pour gérer la demande en transport interprovincial.

Questions principales abordées dans les scénarios de cette catégorie :

- Est-il possible de répondre à la demande future en transport interprovincial sans construire de nouvelles grandes infrastructures en plus de celles qui sont actuellement prévues?
- Comment le lieu de travail influence-t-il les patrons de déplacements en période de pointe?
- Quels sont les effets des initiatives liées à des programmes, comme les mesures de gestion de la demande de déplacements et la reconfiguration des routes?

Dans le cadre du processus de planification stratégique, plusieurs scénarios ont été préparés et testés afin de comparer les effets d'initiatives et d'investissements divers en matière de transport sur les patrons et les comportements de déplacement dans la RCN.

Éléments évalués

- L'influence du télétravail et des bureaux à distance/ espaces de travail partagés sur la demande en transport
- Les effets de la répartition des lieux de travail dans différentes zones de la RCN
- L'élargissement des programmes de gestion de la demande en transport pour les grands employeurs
- Les politiques qui limitent la circulation des camions poids lourds dans le coeur de la capitale.

Conclusions

- Il y a des possibilités d'optimiser la capacité de transport de personnes avec l'infrastructure actuelle.
- Le télétravail réduira la demande en déplacements domicile-travail, mais seulement dans la mesure où ces déplacements sont coordonnés de manière à ce que les gens ne se rendent pas tous au travail les mêmes jours.
- L'endroit où les gens choisissent de vivre a des répercussions sur la demande de transport en fonction du lieu de travail.
- Les déplacements interprovinciaux des camions lourds ne seraient pas considérablement réduits dans le coeur de la capitale sans la mise en oeuvre de restrictions ou de modifications aux itinéraires de camions affectant le pont Macdonald-Cartier et le corridor KERWN.
- L'interdiction ou la limitation des camions lourds sur le pont Macdonald-Cartier sans un nouveau lien interprovincial ne ferait que déplacer la circulation de camions vers le pont des Chaudières.

2. Investir dans les grandes infrastructures

Cette approche comprend des scénarios qui prévoient des investissements supplémentaires pour répondre aux besoins en matière de transport en 2050, comme de nouveaux liens pour franchir la rivière des Outaouais ou des voies urbaines de contournement.

Questions principales abordées dans les scénarios de cette stratégie :

- Comment un nouveau lien interprovincial influence-t-il les patrons de déplacement dans la région? Comment l'emplacement de ce lien influence-t-il son efficacité?

Quelles autres mesures pourraient être nécessaires pour réduire la circulation et les répercussions des camions lourds?

Selon l'analyse, les nouvelles infrastructures ne suffiront pas à elles seules à résoudre les problèmes liés aux déplacements des camions lourds dans le coeur de la capitale. Voici quelques mesures non liées aux infrastructures qui peuvent être envisagées :

- Étendre les restrictions imposées aux camions, comme les interdictions. Cette mesure nécessite une collaboration avec les municipalités voisines pour évaluer la disponibilité d'itinéraires alternatives et les répercussions sur d'autres quartiers et l'économie.
- Repenser la logistique de la circulation des biens, notamment en créant des centres de distribution ou de regroupement locaux où les biens sont transférés sur des véhicules plus petits en périphérie d'une zone urbaine. Cette solution nécessiterait une collaboration avec l'industrie du transport de biens.
- Intégrer les politiques et les plans en vigueur, comme les stratégies relatives à la circulation des biens et aux itinéraires des camions mises en oeuvre par les municipalités de la région.
- Encourager le transport multimodal des biens, comme les bicyclettes de transport de biens pour les livraisons locales, un moyen actuellement examiné par diverses entreprises en Amérique du Nord.
- Il est important de noter que les rôles et les responsabilités pour mettre en oeuvre ces mesures varient, ce qui nécessite une collaboration et une coordination entre la CCN, les municipalités, les partenaires de l'industrie et d'autres intervenants.

- Un lien interprovincial réservé au transport en commun dans le coeur de la capitale permet-il de répondre à la croissance de la demande en transport sans qu'il soit nécessaire de créer de nouvelle capacité pour les autos et les camions?
- La nouvelle infrastructure routière interprovinciale permet-elle de réorienter suffisamment de camions poids lourds et de véhicules de transit pour répondre adéquatement aux préoccupations en matière de qualité de vie dans le corridor King Edward-Rideau-Waller-Nicholas (KERWN)?
- Un point important à noter est que le tunnel de circulation n'offrirait pas d'autres possibilités pour les camions de franchir la rivière des Outaouais, ce qui rendrait le transport de biens encore plus dépendant du pont Macdonald-Cartier.
- Un lien pour tous les moyens de transport, situé à l'est, est plus susceptible de réorienter efficacement la circulation des camions de du coeur de la capitale et du corridor King Edward-Rideau-Waller-Nicholas, comparativement à un lien situé à l'ouest.

Éléments évalués

- Un nouveau lien interprovincial réservé au transport en commun dans le coeur de la capitale pour relier le tramway de la partie ouest de Gatineau au centre-ville d'Ottawa, au lieu d'utiliser des voies actuelles sur le pont du Portage.
- L'intégration de la boucle de transport en commun du centre-ville au tramway de la partie ouest de Gatineau, fonctionnant comme un train léger, au moyen d'un nouveau lien interprovincial réservé au transport en commun et du pont Alexandra.
- Le tunnel de circulation d'Ottawa pour relier le pont Macdonald-Cartier à l'autoroute 417.
- Un nouveau lien ouvert à tous les modes de transport, à l'est, à l'ouest ou aux deux endroits.
- Un nouveau lien permettrait de rediriger la plupart des camions lourds interprovinciaux qui ne se rendent pas dans le coeur de la capitale, comme les camions forestiers. L'efficacité de la réorientation de la circulation de transit et des déplacements interrégionaux dépendra de l'emplacement du lien, de la possibilité d'établir une connexion plus directe avec les réseaux routiers provinciaux et de la durée des déplacements.
- La réorientation des déplacements de poids lourds hors du coeur de la capitale nécessitera plus qu'un nouveau lien interprovincial, comme interdire l'accès à la rue Rideau et l'avenue King Edward aux poids lourds (solution proposée dans le Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa).

Conclusions

- Un nouveau lien interprovincial réservé au transport en commun dans le coeur de la capitale améliorerait la connectivité du transport en commun et augmenterait la capacité de déplacement des personnes dans cette zone, où la demande est la plus forte. Le fait de déplacer les opérations de transport en commun ailleurs que sur les ponts actuels augmenterait la capacité et induirait une demande pour d'autres modes de transport durables, comme les véhicules à haut taux d'occupation ou davantage d'espace protégé pour la marche et le vélo.
- L'analyse menée dans le cadre de cette étude indique que le tunnel de circulation réduirait la circulation interprovinciale des camions lourds à l'heure de pointe du matin dans le corridor King Edward-Rideau-Waller-Nicholas d'environ 33 % en 2050.



4.2 Résumé des principales conclusions

Les déplacements interprovinciaux domicile-travail et la circulation des camions poids lourds représentent les plus grands défis en matière de déplacements interprovinciaux.

Les déplacements domicile-travail créent l'heure de pointe la plus importante en matière de demande en transport interprovincial. La croissance de la population de Gatineau entraîne une augmentation des déplacements pour accéder aux possibilités d'emploi à Ottawa. Bien qu'il soit relativement facile d'accéder aux emplois au centre-ville d'Ottawa et près des stations de transport en commun par des modes de transport durables, il restera des emplois moins accessibles par le transport en commun, la marche et le vélo.

La circulation des camions poids lourds augmentera également à mesure que la demande en transport de marchandises augmentera dans la région, notamment en raison de la popularité croissante des achats en ligne. Les options de transférer le transport de marchandises par gros porteurs et semi-remorques vers des véhicules plus petits, de modifier les horaires de déplacements et de livraisons et de réorienter ces véhicules vers des itinéraires alternatifs sont des objectifs qui nécessiteront de plus amples discussions avec les intervenants de l'industrie.

Les villes en croissance seront inévitablement confrontées à des problèmes de mobilité, surtout lorsqu'il existe peu de solutions de rechange à l'auto et que de nombreux emplois sont concentrés dans les centre-villes. Il faut accepter que la congestion et l'augmentation des temps de déplacement sont inévitables, et qu'il est donc nécessaire de privilégier la gestion du réseau pour optimiser l'utilisation de l'espace disponible, offrir des solutions de rechange et améliorer la fiabilité du transport. Le contexte de la région de la capitale nationale offre des possibilités uniques, notamment la forte concentration d'emplois dans les centre-villes d'Ottawa et de Gatineau, où le gouvernement fédéral peut continuer à influencer le comportement des employés en matière de déplacements et à encourager les communautés autosuffisantes. De plus, il existe davantage de possibilités de passer à des modes de transport durables là où la congestion se manifeste dans des endroits serrés, comme sur les liens interprovinciaux.

La demande la plus forte pour les déplacements interprovinciaux se trouve dans le noyau urbain d'Ottawa et de Gatineau, dans le voisinage des cinq liens interprovinciaux actuels. Cependant, il est difficile de créer des itinéraires supplémentaires à ces endroits pour augmenter la capacité et améliorer les itinéraires de débordement. Il faut tenir compte de la fragilité environnementale et de la géographie de la rivière des Outaouais, de la protection de l'intégrité du paysage du Parlement du Canada, ainsi que des agglomérations sur les deux rives.

La construction du tramway de la partie ouest de Gatineau et la deuxième phase du train léger d'Ottawa, actuellement en construction, contribueront grandement à répondre à l'augmentation de la demande en transport par transport en commun pour franchir la rivière des Outaouais et pour circuler dans toute la région.

Les villes en croissance sont confrontées à des problèmes de mobilité, surtout lorsqu'il existe peu de solutions de rechange à l'auto et que de nombreux emplois sont concentrés dans les centre-villes.

L'augmentation de la congestion et des temps de déplacement est inévitable en raison de la croissance de la population et des zones d'emploi aux centre-villes.

Les possibilités d'améliorer la capacité en termes de véhicules sur les liens actuels sont limitées dans la le coeur de la capitale.

Les projets de transport en commun sont importants pour répondre à la croissance de la demande.

La réorientation des déplacements de camions poids lourds nécessitera plus qu'un nouveau lien interprovincial.

Les projets de transport en commun à grande capacité peuvent également améliorer l'aménagement du territoire, grâce à des projets à usages mixtes axés sur le transport en commun et à l'augmentation du nombre de personnes qui vivent et travaillent près des principales stations de transport en commun.

Les déplacements des camions poids lourds sont concentrés dans le cœur de la capitale, car c'est là que se trouve le chemin le plus direct tant pour la circulation de transit que pour les livraisons de marchandises à l'intérieur des zones urbaines de la région. Un nouveau lien interprovincial dans l'est, jumelé à des mesures municipales visant à interdire les camions lourds dans le corridor KERWN, seraient la solution la plus efficace pour réorienter les camions lourds hors du cœur de la capitale. L'amélioration de la logistique du transport de marchandises, l'utilisation de camions plus petits et la modification des heures de livraison contribueraient aussi à réduire les répercussions.

4.3 Orientations générales du plan stratégique

L'analyse des conditions actuelles et futures et la mise à l'essai de scénarios de politiques et d'infrastructures ont permis de définir cinq orientations générales.

1. Un cadre adaptable : Un cadre adaptable pour orienter la mobilité interprovinciale

Compte tenu du contexte actuel d'incertitude, le plan stratégique peut servir de cadre, grâce à une vision et à des objectifs communs, pour orienter la gestion à long terme des déplacements interprovinciaux dans la région de la capitale nationale.

Ce plan stratégique évoluera et nécessitera des révisions régulières en raison de l'évolution de la demande et des patrons de déplacement, des politiques municipales d'aménagement du territoire et des changements dans le milieu de travail à la suite de la pandémie.

2. De meilleures données : Mise à jour des données pour faire en sorte que les décisions reposent sur des faits et tiennent compte des réalités en évolution

La qualité des données sera essentielle pour la révision et l'évolution du plan stratégique. Les sources actuelles de données sur la demande en transport dans la région sont périmées : les données origine-destination régionales datent de 2011 et les données origine-destination pour les déplacements interprovinciaux par camion datent de 2007. La technologie et la mobilité ont connu de nombreux changements depuis ces dernières mises à jour - la nouvelle mobilité, les téléphones intelligents et les GPS, la circulation guidée par les utilisateurs et l'automatisation n'étaient pas aussi omniprésents à l'époque comparativement à aujourd'hui. Les mises à jour prévues permettront d'améliorer la prise de décision et de valider les conclusions et l'analyse du plan stratégique.

3. Une collaboration régionale : Collaborer et assurer la coordination des transports dans toute la région

Le fait de constituer des forums de coordination de la planification et de l'analyse du transport régional, comme le comité TRANS, permettra de tirer parti des pratiques actuelles de planification collaborative et favorisera la collaboration accrue pour la planification et la prestation des services de transport interprovincial. Le plan stratégique renforce et appuie la vision et les objectifs d'un grand nombre d'initiatives en cours sur les déplacements interprovinciaux.

4. Les occasions de la reprise : Tirer parti des occasions qui se présentent lors de la reprise après la pandémie

La pandémie a précipité des tendances qui étaient déjà présentes, comme le télétravail, l'apprentissage à distance et les achats en ligne. Les employeurs et les travailleurs sont très intéressés à poursuivre le télétravail, ce qui influencera les patrons et la demande en matière de déplacements à l'avenir. La coordination de plans à plus long terme pour favoriser des déplacements plus durables est une occasion unique à saisir dès maintenant.

5. La priorité à la durabilité : Accorder la priorité au transport durable au moyen d'investissements ciblés et de l'optimisation des ressources.

Le plan stratégique met l'accent sur des stratégies durables pour les déplacements interprovinciaux. Les investissements immédiats et à court terme dans les projets de transport en commun à grande capacité, comme le tramway de la partie ouest de Gatineau et la phase 2 du train léger d'Ottawa, permettraient de doubler le nombre de personnes qui utilisent le transport en commun pour se rendre de Gatineau à Ottawa pendant la période de pointe du matin d'ici 2050, comparativement à 2011. Combinés au virage vers les véhicules carboneutres, ces projets permettraient de réduire de 99 % les émissions de gaz à effet de serre attribuables aux déplacements interprovinciaux d'ici 2050, comparativement à 2011.

La pandémie a précipité des tendances qui étaient déjà présentes, comme le télétravail, l'apprentissage à distance et les achats en ligne.

4.4 Réaliser des progrès en ce qui concerne les piliers stratégiques

Le plan stratégique repose sur les cinq piliers suivants :

- Une région unique
- L'utilisation durable des infrastructures de liens interprovinciaux
- L'environnement et les changements climatiques
- L'économie
- La qualité de vie

Alors que la section 4.3 décrit comment les conditions actuelles et futures et les scénarios d'essai ont servi à élaborer cinq orientations générales pour le plan, la section 4.4 décrit comment ces cinq orientations sont appliquées aux piliers et utilisées pour guider les mesures recommandées au chapitre 5.

Pour répondre aux besoins futurs en matière de déplacements interprovinciaux, il est nécessaire de continuer à collaborer et à prendre ensemble les décisions.

Progresser ensemble comme une région unique

La région de la capitale nationale comprend plusieurs municipalités et deux provinces. Cette situation crée un contexte de planification et de gouvernance unique au Canada, bien que le plan stratégique démontre que la vision et les objectifs en matière de déplacements interprovinciaux sont généralement harmonisés entre la CCN et ses municipalités. Pour répondre aux besoins futurs en matière de déplacements interprovinciaux, il est nécessaire de continuer à collaborer et à prendre ensemble les décisions.

Structures de gouvernance et prise de décisions

Le chapitre 6 porte sur les perspectives et les approches possibles en matière de planification des transports et de prestation de services à l'échelle régionale. Le plan stratégique ne recommande pas d'approche ou de modèle en particulier, mais il présente la vision et les objectifs qui serviront de points de départ à des discussions plus approfondies sur les approches et les structures de gouvernance et qui guideront la prise de décisions futures.

Dans certains exemples actuels de par le globe, des investissements majeurs dans de nouvelles infrastructures qui traversent les frontières administratives ont incité la poursuite des discussions sur les rôles, les responsabilités et la gouvernance. Les investissements prévus et potentiels dans de nouvelles infrastructures interprovinciales nécessiteront des accords relatifs au financement, à la construction et à l'exploitation. Le rôle de la CCN évolue également en raison du transfert récent de la propriété des liens interprovinciaux actuels à l'agence. Les discussions sur la gouvernance devront se poursuivre et il faudra tenir compte de la pertinence et de la compatibilité des éléments par rapport aux structures de gouvernance déjà en place.

Planification coordonnée entre les organismes

L'actuel comité TRANS est un exemple de succès de collaboration et de coordination des activités de planification déjà en place dans la région de la capitale nationale. Le comité et ses membres reconnaissent les avantages de coordonner la collecte et l'analyse des données sur les transports à l'échelle régionale.

Les initiatives actuellement coordonnées au sein de la RCN comprennent la mise à jour de l'enquête origine-destination et de l'enquête régionale sur les camions. La CCN figure également parmi les intervenants actifs dans les grands projets régionaux, comme le tramway de la partie ouest de Gatineau.

Intégration des services et déplacements harmonieux

Le service de transport en commun interprovincial est bien coordonné entre Gatineau et Ottawa. OC Transpo et la STO offrent des services de transport pour franchir la rivière des Outaouais et les tarifs sont harmonisés, dans la mesure où les titres de transport d'un organisme sont acceptés par l'autre. La STO exploite un service très fréquent vers le centre-ville d'Ottawa par le pont du Portage. OC Transpo exploite un service fréquent par le pont des Chaudières et un service en période de pointe sur le pont du Portage. Tout comme les autres modes de transport, les services de transport en commun interprovincial sont concentrés dans le cœur de la capitale et passent par les liens interprovinciaux actuels.

Le soutien continu en faveur de la priorité au transport en commun sur les liens interprovinciaux aidera considérablement les organismes à offrir un service fiable et efficace. Bien que la CCN n'intervienne pas de façon particulière dans la planification ou la prestation des services de transport en commun, elle peut soutenir l'avancement de projets de transport en commun à grande capacité.

Le soutien continu en faveur de la priorité au transport en commun sur les liens interprovinciaux aidera considérablement les organismes à offrir un service fiable et efficace.

Points principaux de l'analyse :

- Les projets de transport en commun actuels sont essentiels pour favoriser la durabilité du transport.
- Les communautés complètes soutenues par une infrastructure de transport actif facilitent le transport durable et permettent d'effectuer plus de déplacements.
- Les investissements moins coûteux et abordables dans l'infrastructure et les programmes de transport actif (y compris la gestion de la demande en transport) génèrent des effets positifs sur la santé et contribuent à accroître la capacité de déplacement des personnes sur les liens interprovinciaux et à augmenter la part modale des modes de transport durables.

Favoriser la mobilité durable

Il est essentiel d'encourager une mobilité qui soit plus durable pour réussir à réaliser la vision du plan stratégique. Un élément important de la mobilité durable est la circulation efficace des personnes et des marchandises sur les liens interprovinciaux actuels. Il s'agit d'offrir des options de transport agréables et pratiques qui soient concurrentiels vis-à-vis des véhicules personnels.

Mettre en œuvre les projets de transport en commun

Gatineau et Ottawa comptent de nombreux projets de transport en commun, prévus et confirmés, dont la mise en œuvre est prévue d'ici 2050. Il est important que tous les organismes de la RCN continuent de progresser dans la mise en œuvre de ces projets, car ils sont essentiels pour favoriser la mobilité durable dans la région - un objectif commun important à tous les paliers de gouvernement.

Les principaux projets comprennent le prolongement prévu à la phase 2 du train léger à Ottawa et le tramway de la partie ouest de Gatineau, actuellement en développement.

Renforcer les connexions interprovinciales pour le transport actif

L'amélioration des réseaux interprovinciaux de transport actif encourage l'utilisation de la mobilité durable. Il sera important d'améliorer l'infrastructure des ponts là où il est nécessaire de le faire, et d'augmenter la connectivité afin de faciliter les trajets vers et depuis les liens interprovinciaux. Les plans tant d'Ottawa que de Gatineau prévoient déjà des ajouts et des améliorations considérables au réseau. De plus, les changements récemment proposés au pont Chef-William-Commanda permettront également d'offrir une connection accrue pour franchir la rivière et accéder au vaste réseau de transport en commun et de sentiers.

Élargir les programmes de gestion de la demande en transport

Les programmes de gestion de la demande en transport visent à gérer la demande en transport en réduisant le nombre de déplacements effectués, en encourageant une diminution des déplacements pendant les périodes de pointe et en changeant des choix de destinations pour faire en sorte que moins de déplacements soient faits vers les endroits les plus achalandés aux moments les plus occupés. Ces mesures contribuent à rendre plus efficace l'utilisation des infrastructures actuelles et à rendre les déplacements plus fiables et plus agréables. Le plan stratégique prévoit une expansion des programmes dynamiques et efficaces de GDT d'Ottawa, de Gatineau et du gouvernement fédéral

Permettre à davantage de personnes de circuler sur les liens interprovinciaux

L'amélioration de l'utilisation des liens interprovinciaux actuels, par l'augmentation de leur capacité de déplacement des personnes, est un élément important de la gestion et de l'adaptation du transport interprovincial à mesure que la région se développe. La reconfiguration à court terme des liens interprovinciaux sera envisagée afin de maximiser l'utilisation de l'espace et les déplacements de personnes. Une première étape importante consiste à évaluer les voies réservées au transport en commun et au covoiturage afin de déterminer les mesures possibles pour améliorer leur efficacité et pour trouver des moyens d'en augmenter le nombre. D'autres mesures provisoires seront également définies à mesure que le plan stratégique sera mis en œuvre et révisé.



Étude de cas

En 2019, le gouvernement fédéral a adopté de nouvelles solutions de travail flexible pour les employés du gouvernement du Canada. Le programme pilote a permis de créer cinq espaces de travail partagés - des espaces de travail communs situés à l'extérieur du cœur de la capitale, où les fonctionnaires des ministères participants peuvent se rendre pour travailler. Ces lieux de travail secondaires permettent à de nombreux employés de bénéficier d'un espace de travail plus proche de leur domicile. Le fait de disposer de bureaux plus proches du domicile peut améliorer la qualité de vie des employés, car cette solution permet de réduire le temps de déplacement entre le domicile et le lieu de travail. Des trajets plus courts et moins de déplacements vers le cœur de la capitale peuvent également contribuer à réduire la congestion et l'achalandage du réseau de transport général.

Points principaux de l'analyse :

- L'adoption anticipée des véhicules électriques réduira considérablement les émissions de GES liées au transport.
- Les nouvelles infrastructures augmentent la résilience du système aux conditions météorologiques extrêmes, car il sera possible d'emprunter d'autres routes en cas de dommages attribuables aux conditions météorologiques.
- Les nouveaux liens pour tous les moyens de transport peuvent encourager un plus grand nombre de personnes à conduire davantage et favoriser une croissance économique encore plus dépendante des voitures. Cette solution aurait des répercussions sur l'utilisation d'énergie et les émissions.

Protéger l'environnement et agir face aux changements climatiques

La protection de l'environnement et la lutte contre les changements climatiques font partie intégrante de la promotion d'une région de la capitale qui soit saine, dynamique et conviviale. Les transports sont une source importante de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques. La réduction de ces émissions est un élément important pour atteindre les objectifs fédéraux, provinciaux et municipaux généraux en matière de changements climatiques. Le gouvernement fédéral s'est engagé à atteindre la carboneutralité d'ici 2050, au moyen de la *Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité*. En plus de réduire les émissions, il est également important de minimiser les répercussions environnementales des nouvelles infrastructures et d'intégrer des mesures de résilience aux changements climatiques dans la conception. Agir pour faire face aux changements climatiques est un effort collectif qui nécessite la collaboration de toutes les administrations. Le plan stratégique privilégie la réduction des émissions au moyen de mesures relatives au transport interprovincial.

Encourager l'utilisation de véhicules électriques

Les véhicules électriques représentent un élément important de la réduction des émissions de GES liées au transport et de l'atteinte des objectifs globaux de réduction des GES. La CCN s'efforcera d'établir des objectifs pour des déplacements interprovinciaux carboneutres et de prendre des mesures appropriées pour encourager l'utilisation des véhicules carboneutres pour les déplacements interprovinciaux. Ottawa et Gatineau encouragent déjà l'adoption des véhicules carboneutres. L'encouragement à utiliser davantage ces véhicules doit se faire de pair avec la réduction de l'utilisation des véhicules personnels, quelle que soit leur technologie. Bien que les véhicules carboneutres contribuent à la réduction des émissions, il est nécessaire d'augmenter le nombre de déplacements en transport en commun et par transport actif pour appuyer la gestion de la demande en transport et la promotion d'une région de la capitale conviviale.

Favoriser les véhicules de transport en commun carboneutres

Bien que les autobus au diesel transportent de nombreuses personnes de manière efficace, et qu'ils produisent moins d'émissions que si le même nombre de personnes se déplaçaient en auto, ils demeurent des sources de pollution. Tant Ottawa que Gatineau ont entrepris de se doter d'une flotte d'autobus carboneutres, grâce à un financement du gouvernement du Canada. Ces véhicules contribueront à réduire les émissions de GES attribuables aux déplacements. L'avancement du projet de tramway de la partie ouest de Gatineau contribuera également à réduire les déplacements en autobus pour franchir la rivière.

Intégrer des mesures de résilience aux changements climatiques dans la conception

Il est également important d'intégrer des mesures de résilience aux changements climatiques dans la conception, en plus de celles adoptées pour réduire les émissions. Les dispositions relatives aux conditions météorologiques et aux changements climatiques comprennent une multitude de mesures, comme l'ajout de dispositifs de protection contre les intempéries sur les infrastructures piétonnières et cyclables, et la conception d'infrastructures qui réduisent les besoins d'entretien. La CCN continuera à adopter les pratiques exemplaires lors de la conception d'infrastructures résistantes aux changements climatiques dans tous ses projets.

Soutenir la prospérité économique

Le transport contribue de manière importante à la croissance économique et à la prospérité. Les liens interprovinciaux sont indispensables aux déplacements dans la région et, plus largement, à la liaison avec les réseaux autoroutiers provinciaux et nationaux.

Les changements à l'échelle du globe et l'évolution de la logistique et de la technologie du transport des marchandises ont modifié les besoins en matière de transport des marchandises dans la région de la capitale nationale.

Bien que le télétravail puisse réduire une partie de la demande en transport, l'augmentation des achats en ligne a intensifié la circulation des camions de livraison dans toute la région.

Accroître la capacité pour accommoder plus d'emplois et d'activité dans les deux centres-villes

Le fait de relier les deux centres-villes en tirant parti de la capacité actuelle et en investissant dans un système de transport en commun à plus grande capacité permettra d'accroître la population, le nombre d'emplois et l'activité dans le cœur de la capitale. Cette solution permettrait aussi de stimuler le secteur du tourisme, grâce à des options de déplacement durable entre les attractions culturelles et les points touristiques de part et d'autre de la rivière des Outaouais.

Une offre de transport fréquent et fiable en transport en commun à plus grande capacité entre les deux centres-villes réduirait la dépendance à l'auto entre les bureaux du gouvernement fédéral et créerait des occasions de centraliser davantage d'emplois dans la région.

Mieux comprendre les déplacements camion dans la région

Les données origine-destination actuelles pour le transport interprovincial de marchandises datent de 2007. Depuis, des changements importants se sont produits dans le transport de marchandises et le commerce de détail. Le plus notable est la croissance exceptionnelle de la vente au détail en ligne et des livraisons à domicile, ce qui inclut le recours croissant à l'entreposage et à la logistique locaux. On observe également des changements dans la taille et la composition des camions, comme l'utilisation de remorques multiples, et la croissance continue du transport ferroviaire de marchandises.

Une meilleure compréhension de la demande, des origines et des destinations actuelles des camions contribuera à valider l'analyse des déplacements des camions poids lourds sur les liens interprovinciaux et à soutenir la mise en œuvre de stratégies, de politiques et d'infrastructures futures en matière de transport des marchandises. C'est à la poursuite de cet objectif que le développement par le comité TRANS d'un nouveau modèle de véhicules commerciaux rendra possible une bonne compréhension des déplacements camion et une meilleure évaluation des impacts qui leur sont associés.

Points principaux de l'analyse :

- Un nouveau lien interprovincial, jumelé à des mesures municipales visant à interdire les camions lourds dans le corridor KERWN, seraient la solution la plus efficace pour réorienter les camions lourds hors du cœur de la capitale.
- Une approche collaborative entre les trois paliers de gouvernements est nécessaire pour réduire le nombre de camions lourds sur le pont Macdonald-Cartier et ses approches à Gatineau et Ottawa.
- Il est prévu que la congestion et les retards augmentent d'ici 2050 sur les liens interprovinciaux si aucune mesure importante de gestion de la demande n'est prise, ce qui, selon l'analyse, peut en limiter la croissance. Les nouvelles grandes infrastructures ne présenteraient qu'un avantage limité en ce qui concerne les retards, mais elles permettraient d'offrir des itinéraires pour le transport des marchandises à l'extérieur du cœur de la capitale.
- Dans tous les scénarios, il est prévu que les retards augmentent pour les automobiles. Des mesures pour mieux répondre à la demande ou de nouvelles infrastructures sont autant susceptibles de limiter cette augmentation.

Points principaux de l'analyse :

- Il est également important de mettre en place des restrictions stratégiques, dans des politiques, pour gérer la circulation des camions, notamment des restrictions en fonction de l'heure de la journée et des autorisations de chargement sur la voie publique.
- L'augmentation de l'espace réservé aux moyens de transport durables permet d'améliorer la fiabilité et le temps des déplacements et rend les moyens de transport durables plus attrayants.

Tenir compte des nouvelles tendances relatives au commerce de détail et au transport de marchandises

La pandémie a accentué les changements dans les modèles de vente au détail qui sont apparus au cours de la dernière décennie. Les achats en ligne sont plus fréquents et ont dépassé le cadre des articles d'usage courant pour s'étendre aux produits de première nécessité, comme les aliments. Comparativement aux achats en personne, qui favorisent un nombre réduit de déplacements et des achats plus volumineux, la livraison le jour même, gratuite ou à faible coût, a encouragé les petits achats en ligne plus fréquents, ce qui entraîne une augmentation du nombre de déplacements des véhicules de livraison sur les routes. Les nouveaux centres de distribution et points de cueillette ont commencé à modifier les patrons de déplacements et de livraisons.

Il sera important de tenir compte de ces changements pour comprendre la circulation des marchandises et l'économie du commerce de détail à mesure que le plan stratégique évolue. Il ne s'agit pas d'un défi unique à la RCN; la recherche et la mise en œuvre de pratiques exemplaires d'autres villes, comme les points de cueillette de quartier, centre urbain de distribution de marchandises et les livraisons par d'autres modes, ont toutes le potentiel de réduire la demande.

Améliorer la qualité de vie

Grâce à un accès généreux à des espaces verts, à d'excellents services et à un riche héritage culturel, la région de la capitale nationale offre une excellente qualité de vie à ses résidents. Le système de transport contribue de façon importante au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie dans la région de la capitale, en offrant des options fiables et sécuritaires pour se déplacer et en permettant de gérer les facteurs externes négatifs causés par le transport, notamment les problèmes liés aux camions poids lourds, tout en soutenant l'économie de la région.

Réduire la présence et les effets des camions lourds

Les camions sont essentiels au bien-être économique de la région de la capitale nationale, mais la circulation des camions doit être gérée de manière à favoriser la qualité de vie. Dans la RCN, la circulation interprovinciale des camions s'effectue actuellement sur les rues du centre-ville, principalement à Ottawa, pour permettre le passage entre les réseaux des autoroutes provinciales du Québec et de l'Ontario. Cette situation crée du bruit, de la pollution et des problèmes de sécurité dans les quartiers environnants. Un nouveau lien interprovincial, jumelé à des mesures municipales visant à interdire les camions lourds dans le corridor KERWN, permettraient de réduire la circulation de camions lourds et les répercussions dans cette zone achalandée.

Adopter des politiques Vision zéro

Offrir des options de déplacement sécuritaires et multi-modales. est un élément essentiel de la qualité de vie et de la promotion du transport actif pour les déplacements interprovinciaux. Il est important de disposer d'une infrastructure qui favorise la sécurité et le confort des personnes de tout âge et de toute capacité. Lorsque les gens se sentent en sécurité et à l'aise, ils sont plus susceptibles d'utiliser le transport actif. La gestion des risques que posent les camions poids lourds est importante pour assurer la sécurité de tous les usagers de la route.

Vision zéro est la philosophie générale selon laquelle les décès et les blessures graves sur le réseau routier peuvent être évités, et on cherche à fixer un objectif de zéro décès et blessure liés à la circulation. La CCN intégrera les politiques de Vision zéro dans ses processus de planification et examinera des mesures, comme des initiatives de sécurité pour les camions, des examens de la sécurité des piétons et des cyclistes et des améliorations connexes, ainsi que la révision de la conception géométrique des routes, afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la route.

Favoriser des déplacements domicile-travail plus fiables

Des temps de déplacement réguliers et prévisibles améliorent la qualité de vie, car ils permettent aux gens de savoir combien de temps il leur faudra pour se rendre à une destination à un moment donné de la journée. Le fait d'améliorer la prévisibilité des temps de déplacement permet aux personnes et aux entreprises de planifier leurs activités et de réduire le risque d'être en retard ou de devoir partir plus tôt pour tenir compte des retards potentiels. Cette méthode axée sur la gestion de la congestion, plutôt que sur la réduction de la congestion, vise à éviter les retards imprévisibles, particulièrement en ce qui concerne les moyens de transport durables. La CCN collaborera avec les municipalités pour élaborer des mesures visant à favoriser des temps de déplacements interprovinciaux plus fiables, comme la mise à jour des plans d'intervention en cas d'incident afin de mieux réagir aux incidents qui causent des retards; la coordination des projets de construction afin de gérer les répercussions sur tous les modes de transport; l'élargissement des mesures préférentielles pour le transport en commun; et l'amélioration de l'information en temps réel des utilisateurs pour tous les modes de transport afin de permettre aux gens de choisir des itinéraires de rechange en cas de retards imprévus.



5 Le cadre stratégique

Le plan stratégique définit l'orientation générale du transport interprovincial dans la région de la capitale nationale et les stratégies qui permettront de réaliser la vision et les objectifs collectifs de la CCN et de ses partenaires. La mise à l'essai des stratégies potentielles, décrites au chapitre 4, démontre que les tendances actuelles et les initiatives déjà planifiées peuvent apporter des changements importants.

Le présent plan stratégique offre aux parties l'occasion d'adopter une approche davantage axée sur la collaboration afin d'établir l'ordre de priorité des stratégies potentielles, et de privilégier celles qui sont les plus susceptibles de faire évoluer la situation vers la vision de durabilité du plan.

Les trois grandes étapes de transformation suivantes offrent la possibilité de concrétiser collectivement la vision commune qui consiste à créer un système de transport au cours des 30 prochaines années :

- **Court terme - Projets novateurs (délai inférieur à cinq ans)** : Il s'agit de stratégies immédiates et de mesures à effet rapide qui permettent de réaliser des progrès considérables en vue d'atteindre les buts et les objectifs. Dans le contexte actuel de la reprise après la pandémie, les exemples de ces stratégies comprennent la planification du lieu de travail après la pandémie, la mise à profit des changements de comportement, comme le travail et l'apprentissage à distance, et la préparation à l'investissement de stimulation de la reprise après la pandémie.
- **Moyen terme - Amorcer le changement (délai de cinq à 10 ans)** : Il s'agit de stratégies qui peuvent être adoptées à court terme et qui peuvent contribuer davantage à modifier les comportements relatifs aux déplacements interprovinciaux. Ces stratégies peuvent être très efficaces et privilégier les mesures qui témoignent d'une vision durable, comme l'optimisation des liens interprovinciaux actuels et l'investissement dans le transport en commun et le transport actif. Elles peuvent également comprendre des mesures qui permettent de prendre des décisions ou d'investir des capitaux à plus long terme.
- **Long terme - Maintenir le progrès (délai supérieur à 10 ans)** : Il s'agit de stratégies à plus long terme dont la mise en œuvre nécessite une étude plus approfondie ou dont l'objet peut être influencé par les résultats d'autres initiatives des étapes Projets novateurs ou Amorcer le changement.

La section 5.1 résume les initiatives pour chacune des trois grandes étapes. Cette classification a pour but d'orienter la progression continue vers la réalisation de la vision et est susceptible d'être modifiée en fonction d'études plus poussées, des ressources disponibles, des priorités de financement en capitaux et des changements de politique.

5.1 Stratégies

	Une région unique	La durabilité	L'environnement	L'économie	La qualité de vie
Court terme (1 de 2)					
Gouvernance et politiques					
Effectuer un examen de la gouvernance des transports interprovinciaux	•			•	
Collaborer avec les partenaires pour effectuer les mises à jour des données régionales sur les déplacements, notamment l'enquête origine-destination et l'enquête sur les véhicules commerciaux	•				
Mettre en place le bureau de projet pour le sixième lien de SPAC avec le soutien de la CCN	•			•	•
Définir le mandat et les rôles du bureau de projet de transport en commun de la CCN	•				
Maintenir l'engagement au ratio 75:25 de l'emploi fédéral à Ottawa et Gatineau					
Transport actif					
Mettre en œuvre le Plan stratégique du Sentier de la capitale	•	•	•		•
Examiner la possibilité d'ajouter les liens interprovinciaux dans le cadre des activités du vélo-weekend de la CCN durant l'été 2022	•	•	•		•
Élargissement des initiatives de stationnement incitatif près des pistes cyclables le long des principaux sentiers polyvalents		•	•		•
Gestion de la demande en transport					
Effectuer une évaluation après la pandémie de la situation du télétravail dans le cadre de la mise à jour des données régionales sur les déplacements		•		•	
Promouvoir les programmes de covoiturage à l'intention des employés fédéraux et augmenter le nombre de places préférentielles dans les stationnements des sites d'emploi fédéraux pour les personnes qui pratiquent le covoiturage		•			
Poursuivre et étendre les programmes qui encouragent le transport durable sur les lieux de travail fédéraux, comme les laissez-passer de transport en commun subventionnées par l'employeur		•			

5.1 Stratégies

	Une région unique	La durabilité	L'environnement	L'économie	La qualité de vie
Court terme (2 de 2)					
Environnement et changements climatiques					
Intégrer des pratiques exemplaires en matière d'infrastructures résistantes au climat aux programmes de restauration des liens interprovinciaux actuels			•		
Adopter des stratégies pour créer des flottes de véhicules carboneutres pour la CCN et le gouvernement fédéral			•		
Augmenter le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques sur les lieux de travail et dans les installations fédérales			•		
Transport des marchandises					
Entreprendre une étude régionale conjointe sur les déplacements des camions et le transport de marchandises	•			•	
Créer un forum régional sur le transport de marchandises en collaboration avec l'industrie du transport de marchandises afin de faire participer les intervenants de l'industrie à la prise de décisions sur les déplacements interprovinciaux	•			•	
Examiner et évaluer régulièrement les effets et la pertinence des restrictions actuelles et potentielles imposées aux camions sur les routes dans le cœur de la capitale				•	•
Signalisation et sécurité					
Examiner et envisager les possibilités d'améliorer le système d'information pour les déplacements interprovinciaux, comme l'affichage dynamique	•				•
Examiner et mettre à jour les programmes et les procédures d'intervention afin de réduire les répercussions des incidents					•
Moyen terme (1 de 3)					
Gouvernance et politiques					
Intégrer la vision et les objectifs du plan stratégique dans les documents locaux et régionaux pertinents	•				

5.1 Stratégies

	Une région unique	La durabilité	L'environnement	L'économie	La qualité de vie
Moyen terme (2 de 3)					
Examiner les possibilités de gestion intégrée de la circulation régionale, comme le regroupement des opérations sur les liens interprovinciaux dans un système centralisé de gestion de la circulation	•				•
Poursuivre la coordination entre les projets de construction des liens interprovinciaux et les routes municipales de raccordement	•				•
Transport en commun					
Déterminer les besoins et les possibilités d'améliorer davantage l'intégration du système et des services de transport en commun interprovincial	•	•	•	•	•
Transport actif					
Effectuer une analyse de la connexité pour assurer la continuité et l'intégration des réseaux piétonniers et cyclables aux liens interprovinciaux	•	•			
Évaluer la faisabilité d'un programme interprovincial coordonné de micro-mobilité (scooters, vélo-partage, etc.)	•	•			
Effectuer régulièrement des vérifications de la sécurité des piétons et des cyclistes sur les liens interprovinciaux et leurs approches afin de déterminer les améliorations à apporter		•			•
Gestion de la demande en transport					
Développer l'initiative du gouvernement fédéral sur les espaces de travail partagés		•		•	•
Pour encourager l'utilisation de véhicules carboneutres, envisager d'autoriser les véhicules portant une vignette écologique à circuler sur les voies réservées aux véhicules à haut taux d'occupation sur les liens interprovinciaux			•		
Trouver des moyens d'encourager la transition vers des véhicules plus petits ou carboneutres pour le transport de marchandises			•	•	

5.1 Stratégies

	Une région unique	La durabilité	L'environnement	L'économie	La qualité de vie
Moyen terme (3 de 3)					
Camions					
Étudier l'utilisation des centre urbain de distribution de marchandises pour réduire la circulation des camions dans le cadre d'une stratégie régionale de transport des marchandises				•	•
Long terme					
Transport en commun					
Poursuivre le développement de la boucle interprovinciale de transport en commun afin d'améliorer les possibilités d'accès à même le coeur de la capitale	•	•		•	
Camions					
Évaluer la faisabilité de l'intégration des déplacements interprovinciaux de camions poids lourds dans le cadre de tout nouveau programme de gestion des bordures de rue		•		•	•

6 Gouvernance

La région de la capitale nationale offre un contexte de gouvernance unique qui comprend une grande région métropolitaine où plusieurs organismes influencent la politique, la planification et la prestation des services de transport :

- Le gouvernement fédéral, dont la Commission de la capitale nationale
- Les gouvernements provinciaux de l'Ontario et du Québec, dont les ministères respectifs responsables des transports
- Les gouvernements municipaux de Gatineau et d'Ottawa, y compris OC Transpo
- La Société de transport de l'Outaouais (STO) et les organismes locaux de transport en commun qui offrent des services à Gatineau

Bien que la collaboration se poursuive sur les questions de portée régionale et la prestation de services, notamment au moyen du comité TRANS et des services de transport en commun interprovincial intégrés entre Gatineau et Ottawa, il est nécessaire de mettre en place des mécanismes qui permettent de garantir que les initiatives du présent plan seront mises en œuvre de façon concertée et coordonnée. À cet égard, la mise en œuvre de tels changements requiert plusieurs étapes, qui dépassent la responsabilité et l'autorité d'un seul organisme.

Le Comité TRANS : Un fondement pour une meilleure collaboration régionale

Le Comité TRANS est un comité technique mixte sur le transport. Il a été fondé en 1979 comme sous-comité de l'ancien Comité administratif conjoint de la planification et des transports (CACPET). Malgré le fait que le CACPET ait cessé ses activités au milieu des années 1990, le comité TRANS continue d'être un forum efficace pour la communication et la coordination des efforts techniques liés à la collecte de données sur les transports, à la modélisation, à la planification et aux études spécialisées dans la RCN.

Le comité TRANS est unique au Canada en raison de son partenariat multilatéral et de la participation des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux à la collecte de données sur les transports, à la modélisation, et aux prévisions.

Le comité TRANS est administré par la ville d'Ottawa et est conjointement financé par les organismes partenaires dans le cadre d'une entente continue et renouvelable qui reconnaît le mandat légitime, les fonctions et le financement annuel du comité TRANS en vue d'assurer la continuité de ses fonctions.



Dans le contexte de la région de la capitale nationale , un nouveau forum de gouvernance pour une planification et des investissements plus concertés en matière de transport interprovincial permettrait d'accroître la collaboration et la coordination tout en influençant davantage la planification, la construction et la fourniture d'infrastructures et de services essentiels à la connexité interprovinciale.

6.1 Avantages potentiels de la gouvernance régionale

À mesure que la région continue de croître, une gouvernance plus formelle du transport régional et interprovincial pourrait être bénéfique. Une telle gouvernance offrirait une plateforme de collaboration, de coordination et d'entraide continues. Les partenaires de la RCN reconnaissent l'importance et la nécessité d'adopter une perspective régionale commune en ce qui concerne les activités de planification du transport, car les déplacements de personnes et de marchandises ne peuvent être séparés le long des frontières municipales ou provinciales.

La mise en œuvre de structures de gouvernance régionales pour le transport est courante dans les grands centres urbains du monde entier et permet de relever des défis comme la réalisation coordonnée de grands projets et la prestation de services qui dépassent les frontières administratives, l'amélioration des déplacements sur le réseau régional et la coordination du transport régional en fonction d'autres politiques, comme celles de l'aménagement du territoire. Habituellement, ces structures de gouvernance sont les plus avantageuses lorsque les besoins et les contextes relatifs au transport sont complexes. Au Canada, des structures régionales de gouvernance du transport existent dans la plupart des villes, dont Vancouver, Edmonton, Toronto et Montréal.

Dans le contexte de la région de la capitale nationale , un nouveau forum de gouvernance pour une planification et des investissements plus concertés en matière de transport interprovincial permettrait d'accroître la collaboration et la coordination tout en influençant davantage la planification, la construction et la fourniture d'infrastructures et de services essentiels à la connexité interprovinciale. La RCN fait face à des défis uniques qui n'existent pas ailleurs, principalement la participation unique du gouvernement fédéral à la planification du transport, puisque la région touche deux provinces. Cette situation nécessite de poursuivre les études et les discussions afin de créer une solution adaptée à la RCN. Il faut également noter les possibilités et les réussites uniques dont on peut s'inspirer, comme le projet de construction du tramway de Gatineau, proposé par la STO et financé par les gouvernements du Canada et du Québec, et qui desservira aussi l'Ontario. Les structures de gouvernance actuelles, comme le conseil d'administration de la CCN, dont les membres comprennent les maires d'Ottawa et de Gatineau, peuvent également servir de modèles.

En 2021, le gouvernement fédéral a confié à la Commission de la capitale nationale le mandat d'établir un bureau du transport en commun. Ce bureau a pour objectif principal de permettre à la CCN de contribuer à la planification et au développement d'un système intégré de transport en commun interprovincial, principalement en réponse au projet de tramway de la partie ouest de Gatineau qui franchira la rivière entre Gatineau et Ottawa. De plus, le bureau du transport en commun pourrait contribuer à faire avancer le projet de boucle de transport en commun au centre-ville, le long du boulevard de la Confédération, qui traversera également les frontières interprovinciales. Ces deux projets offrent l'occasion d'entamer de nouvelles discussions sur la gouvernance du transport interprovincial et de la mobilité régionale

6.2 Gouvernance régionale et plan stratégique

Le Plan stratégique ne contient pas un modèle proposé de gouvernance pour les déplacements interprovinciaux ou le transport régional dans la région de la capitale nationale. Il permet de créer néanmoins les conditions initiales, car il établit une vision et des objectifs communs, évalue les besoins généraux et les lacunes, et favorise les échanges entre les organismes de la RCN.

6.3 Principes de gouvernance régionale du transport pour les déplacements interprovinciaux dans la RCN

L'élaboration du plan stratégique a permis de dégager plusieurs thèmes qui peuvent servir de principes potentiels pour la gouvernance du transport interprovincial dans la RCN. Il ne s'agit pas de conditions préalables à un futur modèle; toutefois, il faut en tenir compte lors de l'examen et de l'évaluation de l'approche la plus appropriée.

Ces principes sont les suivants :

- Établir une vision commune et créer un forum pour la collaboration, la coordination et la coopération continues
- Définir clairement les rôles et les responsabilités pour la réalisation des grands projets, l'entretien des infrastructures et la prestation des services
- Veiller à ce que les décisions prises à l'échelon local respectent les buts et objectifs régionaux
- Reconnaître ce qui suit :
 - ▶ L'aménagement du territoire et le transport sont étroitement liés, mais les responsabilités en matière de planification, autre que sur les terrains fédéraux, reviennent aux municipalités, dont le contexte local est unique en ce qui concerne les besoins, les politiques et les priorités.
 - ▶ Les déplacements interprovinciaux efficaces exigent une planification qui dépasse celle des liens interprovinciaux pour franchir la rivière des Outaouais et nécessitent des voies de connexion municipales et provinciales.
 - ▶ Les déplacements harmonieux nécessitent que les frontières administratives soient invisibles à l'utilisateur et que la planification privilégie l'expérience du déplacement et de la mobilité.

L'élaboration du plan stratégique a permis de dégager plusieurs principes potentiels pour la gouvernance du transport interprovincial dans la RCN.



6.4 Modèles de gouvernance potentiels

Un organisme de gouvernance régionale peut assumer trois fonctions essentielles :

- Coordination et collaboration en matière de planification
- Réalisation de grands projets
- Prestation de services, exploitation et entretien continu

La participation d'un organisme régional varie en fonction du contexte local, notamment des structures de gouvernance déjà en place, de la nécessité d'un tel organisme, des possibilités de financement et de génération de revenus, ainsi que de la volonté et des priorités politiques. Les approches et les degrés de participation suivants peuvent être envisagés :

- 1. Coordination uniquement** – Le rôle de l'organisme régional est de servir principalement de forum pour la coordination et la collaboration entre les organismes membres. Il peut s'agir de comités permanents ou directeurs, de groupes de coordination ou d'un protocole d'entente. L'objectif de la coordination peut être de fixer des priorités régionales et peut également mener à l'élaboration d'un plan régional. Dans la plupart des cas, la planification détaillée, la construction et la prestation de services sont laissées aux organismes respectifs. Cette situation est actuellement observée dans une certaine mesure dans la région de la capitale nationale, avec le comité TRANS et d'autres exercices de collecte de données sur le transport interprovincial, des modèles de demande en transport et d'autres études.
- 2. Coordination et construction** – Le rôle de l'organisme régional consiste principalement à coordonner la planification et la réalisation de nouveaux grands projets, tandis que les opérations sont principalement laissées aux organismes locaux respectifs. Le degré de participation est généralement défini par les investissements; le principal organisme de financement des nouveaux grands projets en demeure souvent le propriétaire, en particulier lorsque les coûts peuvent être amortis sur la durée de vie de l'infrastructure.
- 3. Responsabilité intégrale ciblée** – Le rôle de l'organisme régional consiste à se charger des transports qui répondent aux besoins régionaux. Il peut s'agir notamment de définir un réseau régional de routes, de transport en commun et de transport actif, dont l'organisme régional assume la responsabilité principale en matière de planification, de conception, de construction, d'entretien et d'exploitation. Ce rôle est similaire à celui des municipalités régionales, comme la région de York et la région de Durham en Ontario.
- 4. Responsabilité intégrale** – Le rôle de l'organisme régional consiste à assumer l'entière responsabilité des transports. Cette option nécessite des efforts considérables pour transférer ces responsabilités à un organisme régional et une certaine réceptivité aux problèmes locaux.

6.5 Études de cas de modèles de gouvernance

Washington Metropolitan Area Transit Authority (WMATA) - (Région de Washington, DC)

L'organisme a été créé en 1967 dans le cadre de l'approbation et de la mise en œuvre d'un système ferroviaire régional destiné à desservir la capitale nationale.

Il est le résultat d'un accord entre la Virginie, le Maryland et le District de Columbia.

Il coordonne la planification et l'exploitation du transport en commun régional.

Il est chargé de tous les services de transport en commun sous son autorité, notamment le laissez-passer tarifaire et la coordination des services.

Le gouvernement fédéral ne finance que les coûts en capital. La subvention d'exploitation de la WMATA est partagée entre les administrations locales, selon une formule qui tient compte de la population, de l'achalandage et du nombre de stations.

La gouvernance est assurée par un conseil d'administration composé de représentants des trois administrations et du gouvernement fédéral.

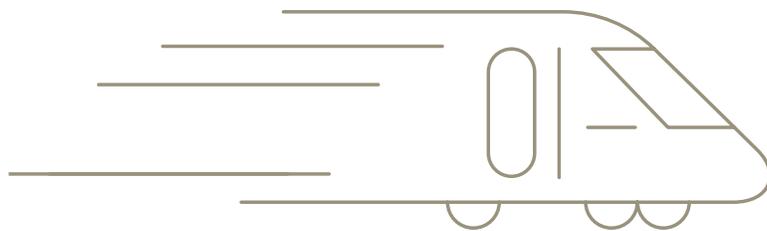
Metrolinx (Grand Toronto, Ontario)

Agence de la province de l'Ontario, Metrolinx a été créée en 2006 pour coordonner la planification du transport régional dans la région du grand Toronto et de Hamilton. Metrolinx est également responsable de l'exploitation de GO Transit, UP Express et PRESTO.

Metrolinx est dirigée par un conseil d'administration. Les priorités sont établies principalement par le ministère des Transports et le cabinet provincial.

L'agence dirige la planification et la réalisation de projets de transport en commun rapide régional. L'expansion du train léger et du métro élargira le mandat opérationnel de Metrolinx - bien que les nouvelles lignes appartiendront à Metrolinx, l'exploitation sera confiée à des partenariats privés ou, dans le cas de Toronto, à la TTC.

L'agence élabore le plan de transport régional en collaboration avec les municipalités, qui soutient le plan de croissance de la province pour la région du grand Toronto et de Hamilton. Metrolinx exerce une influence réglementaire sur les politiques municipales en vertu des énoncés de politique de planification et des énoncés de politique de planification des transports. Les plans officiels et les plans directeurs de transport des municipalités doivent être conformes au plan régional de transport.



Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) - (Grand Montréal, Québec)

L'organisme a été créé en 2017 pour planifier, coordonner, financer et promouvoir les services de transport public dans la région du Grand Montréal.

Il élabore le plan stratégique pour le transport public, et se charge également de la coordination des enquêtes origine-destination régionales.

Il établit un système tarifaire régional et d'autres normes régionales pour améliorer les déplacements, comme la signalisation régionale.

Il s'agit d'un organisme de financement centralisé qui soutient les budgets de capital et d'exploitation.

Il est gouverné par un conseil d'administration qui compte 15 membres; 10 membres sont des membres indépendants, qui ne sont associés à aucune des municipalités de la région et qui sont nommés soit par le gouvernement du Québec, soit par les municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal. Les cinq autres membres sont les maires des villes de la région de Montréal.

TransLink (Greater Vancouver, BC)

L'organisme a été créé en 1999 pour planifier et gérer le système de transport régional.

Il exploite les filiales de tous les services de transport en commun du Lower Mainland (autobus, trains, traversiers).

Il développe une stratégie de transport régionale et des stratégies de transport sous-régionales.

Il définit un réseau régional de routes principales où TransLink contribue à l'entretien et à la maintenance et collabore à la planification. Les municipalités respectives en demeurent propriétaires. Les coûts des projets d'amélioration pour tous les moyens de transport qui sont conformes à la vision et au plan de transport régional sont partagés.

L'organisme possède et entretient cinq ponts (une fraction de tous les ponts de la région du Grand Vancouver).

L'organisme est dirigé par un conseil d'administration (affaires courantes) et par le conseil des maires (approbation des plans et des stratégies de transport).

7 Cadre de suivi

Puisque le plan stratégique est conçu pour être un plan adaptable et évolutif, il est important d'effectuer un suivi systématique des progrès vers la vision et les objectifs afin d'orienter les révisions futures du plan. Le suivi permettra de mieux comprendre les nouvelles tendances en matière de déplacements et aidera à choisir les mesures les plus appropriées pour contribuer à la réalisation de la vision au fur et à mesure de la mise en œuvre du plan stratégique. Le suivi est aussi essentiel pour aider à guider les décisions en matière de planification et d'investissement et à identifier le besoin de changements à ces indicateurs et mesures du plan qui permettent de définir le succès.

La présente section propose un cadre pour tenir un suivi des progrès réalisés. Certains indicateurs reposent sur des ensembles de données actuelles dont la mise à jour est prévue dans les années à venir, notamment l'enquête origine-destination régionale auprès des ménages, une enquête sur les véhicules commerciaux, ainsi que des prévisions relatives à la population et à l'emploi. Certains indicateurs reposent sur des données déjà disponibles, notamment le recensement, les comptages de circulation, les données sur l'achalandage des transports en commun et les données sur les cartes de paiement. D'autres indicateurs peuvent nécessiter la collecte de nouvelles données.

Les indicateurs de suivi proposés sont présentés à l'Image 7.1 et structurés en fonction de chaque pilier du plan stratégique. Le tableau présente deux types d'indicateurs :

- **Indicateurs de prévision :** Ces indicateurs ont servi à évaluer les scénarios de 2050 durant le processus d'élaboration du plan stratégique. Il convient de les mettre à jour au fur et à mesure que des données plus récentes deviennent disponibles. Il est important de suivre l'évolution des prévisions car, au fur et à mesure que la région se développe, les patrons de déplacement futurs, sur lesquels repose le plan stratégique, changeront.
- **Indicateurs de suivi :** Ces indicateurs sont conçus pour permettre de connaître les progrès accomplis dans la réalisation de la vision et pour mesurer l'efficacité des stratégies mises en œuvre.

Le tableau présente les objectifs du plan stratégique énoncés au chapitre 3. Les indicateurs ont été choisis pour mesurer le plus efficacement possible les objectifs, mais il convient de préciser que la correspondance ne peut pas toujours être optimale. De plus, certains indicateurs devront être améliorés et faire l'objet de discussions avec les organismes de la RCN afin de faciliter la collecte des données.

Un autre élément important du cadre de suivi est l'émergence de nouvelles sources de données et leur intégration dans le cadre de suivi au fur et à mesure qu'elles deviennent disponibles. L'utilisation croissante des données des téléphones intelligents et des données des fournisseurs de la nouvelle mobilité offre la possibilité de mieux comprendre les patrons de transport si des mesures appropriées de protection de la vie privée sont mises en place.

Un autre élément important du cadre de suivi est l'émergence de nouvelles sources de données et leur intégration dans le cadre de suivi au fur et à mesure qu'elles deviennent disponibles.

Au fur et à mesure que le plan stratégique est révisé, il sera possible de fixer des objectifs supplémentaires en fonction des informations les plus récentes afin de définir des objectifs ambitieux, mais réalisables dans le cadre des stratégies du plan.

7.1 Objectifs des politiques et des plans en vigueur

Ce plan repose sur des plans et des documents de multiples administrations déjà approuvés, dont beaucoup comportent des objectifs qui visent des résultats quantifiables pour atteindre des buts généraux similaires. Ces résultats ont été intégrés dans les objectifs du plan et serviront également à définir le cadre de suivi. Au fur et à mesure que le plan stratégique est révisé, il sera possible de fixer des objectifs supplémentaires en fonction des informations les plus récentes afin de définir des objectifs ambitieux, mais réalisables dans le cadre des stratégies du plan.

Les objectifs municipaux et fédéraux approuvés suivants sont parmi les plus importants des plans actuels. L'atteinte de ces objectifs représenterait un progrès considérable vers la réalisation de la vision du plan stratégique.

- **Augmenter la part modale des modes de transport durables :**
Gatineau et Ottawa ont des objectifs municipaux pour augmenter la proportion de tous les déplacements effectués par covoiturage, en transport en commun, à vélo et à pied à 54 % d'ici 2031 et à 50 % d'ici 2046. Il existe d'autres possibilités d'accroître la part modale des modes de transport durables dans la RCN.
- **Réduire le nombre total de déplacements auto interprovinciaux :**
Gatineau et Ottawa ont pour objectif de réduire les déplacements auto de 11 % entre 2011 et 2031 et de réduire la part modale de l'auto de 4 % entre 2011 et 2031. Cette réduction nécessite des mesures pour augmenter les options de mobilité, notamment pour les déplacements interprovinciaux.
- **Atteindre les objectifs de carboneutralité pour les déplacements interprovinciaux :** Le gouvernement fédéral s'est engagé à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Le plan stratégique prévoit une augmentation du nombre de véhicules électriques, mais cette augmentation pourrait être plus importante si des politiques sont adoptées, comme la création d'un réseau de stations publiques de recharge rapide et des subventions pour l'achat de technologies carboneutres.

Image 7.1: INDICATEURS DU PLAN DE SUIVI

Pilier 1 : Une région unique (intégration du transport) La connexité des communautés de la RCN grâce à un réseau de transport coordonné à l'échelle de la région et une approche coordonnée de la planification et de la conception du réseau.		
Objectifs	Indicateurs de suivi	Source de données
<ul style="list-style-type: none"> Des centres-villes d'Ottawa et de Gatineau qui sont bien reliés entre eux et qui forment des carrefours de transport multimodal Un aménagement du territoire et une infrastructure de liens interprovinciaux qui se soutiennent mutuellement 	<ul style="list-style-type: none"> Des révisions du plan de transport municipal et des plans officiels qui respectent le plan stratégique. Des paires origine-destination interprovinciales majeures accessibles par transport en commun rapide Durée moyenne du trajet entre le domicile et le lieu de travail Intégration de services de transport en commun spécialisés 	<ul style="list-style-type: none"> Un examen qualitatif des plans municipaux Modèle TRANS Modèle TRANS STO/OC Transpo
Pilier 2 : Utilisation durable des infrastructures de liens interprovinciaux Une utilisation efficace de l'espace des infrastructures de liens interprovinciaux actuelles (et potentielles).		
Objectifs	Indicateurs de prévision	Source de données
<ul style="list-style-type: none"> Augmentation de l'utilisation de modes de transport durables et économes en espace pour les déplacements interprovinciaux Réduction de l'utilisation des automobiles et de la demande générale pour les déplacements interprovinciaux en période de pointe Disponibilité de meilleures options de mobilité pour les déplacements interprovinciaux 	<ul style="list-style-type: none"> Débits et parts modales pour les déplacements interprovinciaux, sur tous les liens interprovinciaux (période de pointe du matin, de 6 h 30 à 9 h, dans chaque direction). Taux d'occupation moyen des autos qui effectuent des déplacements interprovinciaux Kilomètres parcourus par les autos pour les déplacements interprovinciaux Durée moyenne des déplacements en auto et en transport en commun, en minutes, pour les déplacements interprovinciaux 	<ul style="list-style-type: none"> Modèle TRANS

	Indicateurs de suivi	Source de données
	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage des grands employeurs qui disposent d'un plan de gestion de la demande en transport • Coût de l'entretien par personne-kilomètre • Modification de la capacité des liens pour les déplacements de personnes • Débits journaliers, pour tous les modes 	<ul style="list-style-type: none"> • Sondage auprès des employeurs • Plans d'investissement • Analyse des liens interprovinciaux • Comptages de circulation

Pilier 3 : Environnement et changements climatiques

Réduire autant que possible les effets négatifs sur l'environnement, atténuer les changements climatiques et s'y adapter

Objectifs	Indicateurs de prévision	Source de données
<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques attribuables au transport • Meilleure résistance aux perturbations météorologiques extrêmes liées aux changements climatiques • Réduction des perturbations des zones naturelles, des voies navigables et des parcs le long de la rivière 	<ul style="list-style-type: none"> • Niveaux d'émission de GES par personne-km (grammes d'équivalent CO² en provenance des automobiles et du transport en commun) • Émissions annuelles totales (kilotonnes d'équivalent CO² en provenance des voitures, des véhicules commerciaux et du transport en commun) 	<ul style="list-style-type: none"> • Modèle TRANS

	Indicateurs de suivi	Source de données
	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage des déplacements interprovinciaux effectués en véhicule électrique • Pourcentage des parcs de véhicules de transport en commun constitués de véhicules carboneutres • Niveaux de pollution à proximité de chaque lien interprovincial • Pourcentage de marchandises transportés d'une province à l'autre dans des véhicules carboneutres 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête auprès des ménages • OC Transpo/STO • Détecteurs de pollution • Enquête sur les véhicules commerciaux

Pilier 4 : Économie

Des déplacements interprovinciaux efficaces de personnes et de marchandises pour améliorer le bien-être économique de la RCN

Objectifs	Indicateurs de prévision	Source de données
<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des retards pour les personnes et les marchandises qui franchissent la rivière • Réduction du temps de déplacement entre les réseaux autoroutiers provinciaux • Dépenses réglementées et sources de financement durable pour l'infrastructure, les services et l'entretien des liens interprovinciaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre total d'heures de retard sur les liens interprovinciaux • Rapport volume/capacité sur tous les liens interprovinciaux et certaines routes aux approches des liens interprovinciaux (heure de pointe du matin) • Temps de déplacement moyen, en minutes, pour les véhicules entre les réseaux autoroutiers provinciaux sur les liens interprovinciaux qui permettent la circulation des camions poids lourds (heure de pointe du matin) 	<ul style="list-style-type: none"> • Modèle TRANS
	Indicateurs de suivi	Source de données
	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage des déplacements interprovinciaux de marchandises à destination d'Ottawa-Gatineau • Valeur des marchandises qui empruntent les ponts interprovinciaux • Proportion des déplacements camion aux heures de pointe comparativement aux périodes hors pointe • Fiabilité des temps de déplacement interprovinciaux des camions • Fiabilité des temps de déplacement interprovinciaux des passagers 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête sur les véhicules commerciaux • Enquête sur les véhicules commerciaux • Enquête sur les véhicules commerciaux ou comptages de circulation • Données GPS • Données de téléphones intelligents

Pilier 5 : Qualité de vie

Faciliter l'accès aux possibilités pour tous et réduire les effets négatifs des déplacements sur les communautés avoisinantes, notamment ceux causés par la circulation des camions poids lourds qui transportent des marchandises.

Objectifs	Indicateurs de prévision	Source de données
<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la santé et de la sécurité des communautés dans les quartiers situés à proximité des liens • Amélioration de la sécurité et du confort réels et perçus des utilisateurs • Réduction du temps de déplacement pour les déplacements interprovinciaux • Accès équitable à du transport interprovincial efficace • Amélioration de l'accès aux espaces naturels de la région 	<ul style="list-style-type: none"> • Kilomètres parcourus en véhicule pour les camions poids lourds sur les voies autres que des autoroutes ou des artères majeures aux abords de chaque lien interprovincial • Temps de déplacement moyen, en minutes, des déplacements auto interprovinciaux à l'heure de pointe du matin • Temps de déplacement moyen, en minutes, des déplacements interprovinciaux en transport en commun à l'heure de pointe du matin • Temps de déplacement moyen, en minutes, des déplacements auto et transport en commun interprovinciaux à l'heure de pointe du matin, en provenance des zones de circulation où les revenus sont faibles • Kilomètres parcourus en véhicule pour les camions poids lourds dans le corridor King Edward, rue Rideau, rue Waller et rue Nicholas entre le pont Macdonald-Cartier et l'autoroute 417 	<ul style="list-style-type: none"> • Modèle TRANS • Données GPS • Sondage sur les véhicules commerciaux
	Indicateurs de suivi	Source de données
	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau de service du transport en commun sur les circuits interprovinciaux • Collisions sur les liens interprovinciaux et sur certaines approches • Voies de connexion durables aux principales destinations (p. ex., le parc de la Gatineau) • Qualité de l'expérience de déplacement, selon chaque mode 	<ul style="list-style-type: none"> • OC Transpo/STO • Ville de Gatineau, Ville d'Ottawa, SPAC, CCN • Analyse cartographique • Analyse du niveau de service multi-modal sur les ponts interprovinciaux

Remerciements

Le plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux dans la région de la Capitale nationale représente près de deux ans de recherche, d'analyse, de planification et de consultations avec le public, ainsi qu'avec de nombreux organismes gouvernementaux et groupes d'intervenants de la région de la capitale nationale. Nos remerciements vont à tous ceux et celles qui ont contribué au projet. Nous tenons également à remercier les nombreux membres du public et des groupes externes qui ont participé à diverses réunions de travail, fourni des commentaires ou participé à des ateliers de consultation publique pour développer et améliorer le plan.

Une reconnaissance spéciale va aux personnes suivantes pour leurs efforts, sans qui ce plan n'aurait pas été possible.

Conseil d'administration de la CCN

Comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier de la CCN

Comité de la haute direction de la CCN

Tobi Nussbaum, Premier dirigeant

Kalen Anderson, ancienne vice-présidente, Planification de la capitale, CCN

Isabel Barrios, Vice-présidente par intérim, Planification de la capitale, CCN

Michel Collette, Directeur Audit, recherche, évaluation et éthique, CCN

Michel Houle, Vice-président, Services corporatifs et chef de la direction financière, CCN

Anne Ménard, Vice-présidente, Intendance de la capitale, CCN

Nicolas Ruskowski, Vice-président, Affaires publiques, juridiques et d'entreprise, CCN

Pierre Vaillancourt, Vice-président, Design et Construction, CCN

Gestionnaires de projet de la CCN

Lucie Bureau, Directrice, Planification à long terme et transport, Aménagement de la Capitale, CCN

Arto Keklikian, Planificateur principal, Planification des transports, CCN

Colin Simpson, Chef, Planification des transports, CCN

Consultations et Communications de la CCN

Cassandra Demers, Stratège de contenu, CCN

Benoît Gélinas, Agent, Relations publiques et communautaires, CCN

Luc Fournier, Directeur, affaires publiques et d'entreprise, CCN

Ariane Larocque, Agente, Relations publiques et communautaires, CCN

Emilie Girard-Ruel, Gestionnaire, Consultations publiques, CCN

Jaqueline Théoret, Directrice, Médias stratégiques, CCN

Mario Tremblay, Conseiller, Communication stratégiques, Media stratégiques, CCN

Robert White, Gestionnaire, Relations externes, Bureau de la direction et Secrétariat de la Commission, CCN

Équipe de projet inter-agences

Arto Keklikian, Planificateur principal, Planification des transports, CCN

Jessie Maisonneuve, Designer graphique principal, CCN

Colin Simpson, Chef, Planification des transports, CCN

Mitchell Cogan, Conseiller stratégique de portefeuille, Biens d'infrastructure, Services publics et Approvisionnement Canada

Frank Vanderlaan, Directeur régional, Région de l'Est de l'Ontario, ministère des Transports, Ontario

Jean-Michel Séguin, Directeur p.i. de la planification et de la gestion des infrastructures, Direction de l'Outaouais, Transports Québec

Justin Swan, Gestionnaire principal de projet, Planification des transports, Ville d'Ottawa

Derek Washnuk, Gestionnaire de programme, Services de transport en commun, Ville d'Ottawa

Nadine Lafond, Responsable, Planification des transports, Urbanisme et développement durable, Ville de Gatineau

Frédéric Gourd, Conseiller stratégique, Études et développement, Direction du développement, marketing et communications Société de transport de l'Outaouais

Comité directeur inter-agences

Kalen Anderson, ancienne Vice-présidente, Aménagement de la Capitale, CCN

Lucie Bureau, Directrice, Planification à long terme et transport, Aménagement de la Capitale, CCN

Véronique de Passillé, Chef de cabinet et secrétaire de la Commission, Bureau du premier dirigeant, CCN

Robert White, Gestionnaire, Relations externes, Bureau de la direction et Secrétariat de la Commission, CCN

Isabelle Deslandes, Directrice générale, responsable de service par intérim, Gestion des biens d'infrastructure, Services immobiliers, Services publics et Approvisionnement Canada

Jean-François Lymburner, Sous-ministre adjoint délégué p.i., Plan de portefeuille intégré des infrastructures, Services publics et Approvisionnement Canada

Frank Vanderlaan, Directeur régional, Région de l'Est de l'Ontario, ministère des Transports, Ontario

Mathieu Proulx, Directeur de la planification et de la gestion des infrastructures, Direction de l'Outaouais, Transports Québec

François Asselin, Directeur général, Direction générale de l'Outaouais, Sous-ministériat aux territoires, Transports Québec

Vivi Chi, Directeur général adjoint, DG planification, infrastructure et développement économique, Ville d'Ottawa

Mathieu Gravel, Directeur, Enjeux et sensibilisation, Bureau de Maire, Ville d'Ottawa

Pat Scrimgeour, Directeur, Systèmes et planification de la clientèle du transport en commun, Services de transport Ville d'Ottawa

Catherine Marchand, Directrice de l'urbanisme et du développement économique, Ville de Gatineau

Sandrine Poteau, Directrice adjointe, Service de la planification et du développement stratégiques, Société de transport de l'Outaouais

Sophie St-Pierre, Directrice adjointe, Service des communications, du marketing et des relations avec la clientèle, Société de transport de l'Outaouais

Comité consultatif d'experts académiques

Mario Gauthier, Professeur, Département des sciences sociales, Université du Québec en Outaouais

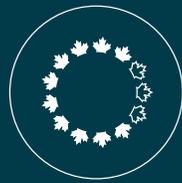
Eric Miller, Directeur, Institut de recherche sur les transports de l'Université de Toronto

Catherine Morency, Professeure, Département des génies civil, géologique et des mines, Polytechnique Montréal

Habib Khandker Nurul, Professeur, Département de génie civil et minéral, Université de Toronto

Expertise des consultants

Remerciements particuliers au Groupe IBI, en association avec CIMA+, David Kriger Consultants Inc., CSW, et PACE Public Affairs + Community Engagement.



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Canada



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

CCN – Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale

RAPPORT SUR LA CONSULTATION PUBLIQUE
DU 9 AU 24 NOVEMBRE 2021

Canada

Table des matières

I. Description du projet.....	2
A. Contexte	2
B. Objectifs du plan.....	3
C. Processus de planification	4
II. Processus de consultation publique.....	4
A. Aperçu.....	4
a. Objectif de la consultation.....	4
b. Dates et heures.....	5
B. Procédure et outils de consultation.....	5
a. Consultation en ligne	5
b. Ateliers pour les intervenants	5
C. Invitation et promotion.....	6
D. Participants.....	6
a. Consultation en ligne	6
b. Ateliers pour les intervenants	7
III. Faits saillants de la consultation publique	7
IV. Analyse des résultats	8
A. Consultation en ligne.....	8
B. Ateliers pour les intervenants.....	10
V. Intégration des résultats	10
VI. Prochaines étapes	11
Annexe 1 : Sondage en ligne	12
Annexe 2 : Communications écrites.....	23

I. Description du projet

A. Contexte

La Commission de la capitale nationale (CCN) dirige l'élaboration du Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux en collaboration avec ses partenaires provinciaux et municipaux. Ce plan permettra de déterminer la meilleure façon de gérer les déplacements effectués pour franchir la rivière des Outaouais, pour la période comprise entre aujourd'hui et 2050.

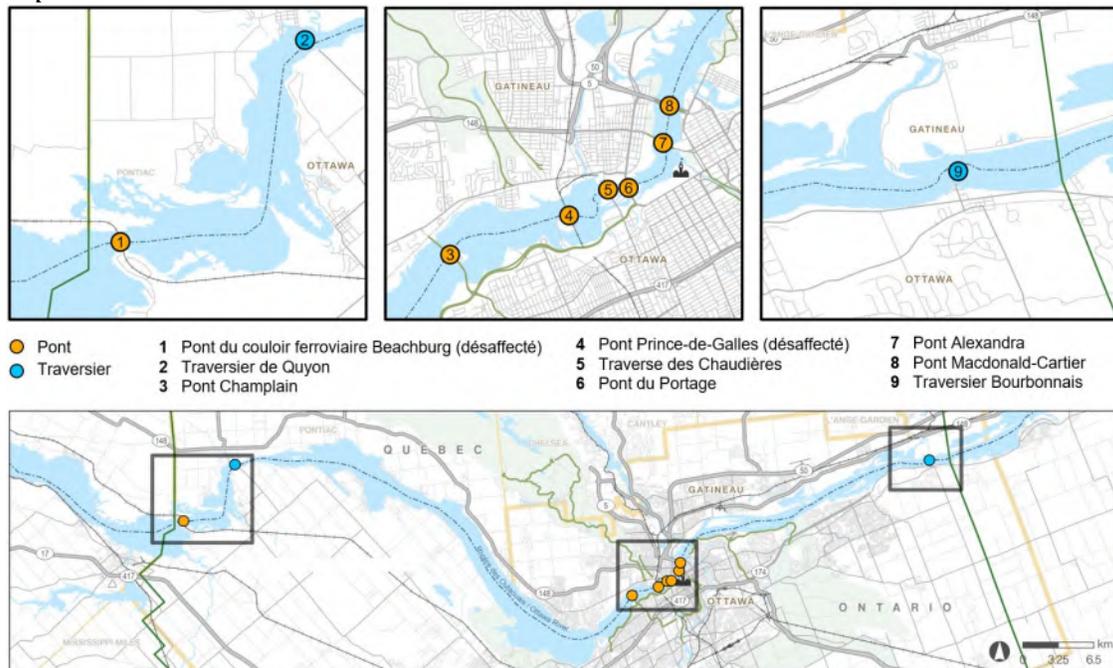
Ce plan est particulièrement important, car il est prévu que de plus en plus de personnes et de biens franchiront la rivière entre Ottawa et Gatineau. Trouver des solutions pour faire en sorte que les personnes et les biens franchissent la rivière des Outaouais plus facilement et plus efficacement est essentiel au bien-être à long terme de la région de la capitale nationale du Canada (RCN), que ce soit du point de vue environnemental, social ou économique.

Le plan figure parmi un ensemble d'initiatives de la CCN et de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) qui visent à assurer la sécurité et le bon fonctionnement des liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale.

Situation actuelle

La RCN compte actuellement neuf liens interprovinciaux, soit sept ponts et deux traversiers. Les cartes ci-dessous (Image 1) indiquent l'emplacement de ces liens.

Image 1 : Cartes des ponts et des traversiers interprovinciaux de la région de la capitale du Canada



La plupart des déplacements interprovinciaux sont effectués sur les cinq ponts routiers de la zone urbaine. Il s'agit du pont Champlain, du pont des Chaudières, du pont du Portage, du pont Alexandra et du pont Macdonald-Cartier. Deux autres ponts (le pont Chef-William-Commanda, près de la zone centrale de la région, et le pont du couloir ferroviaire Beachburg, à l'ouest) ne sont pas utilisés. Les deux traversiers sont situés aux limites est et ouest de la région.

La RCN, qui comprend principalement les villes d'Ottawa et de Gatineau, entre lesquelles passe la rivière des Outaouais, et la Municipalité régionale de comté (MRC) des Collines-de-l'Outaouais, est un pôle d'activités économiques, sociales et touristiques. Il s'agit également de l'une des régions métropolitaines les plus peuplées du Canada.

Plusieurs des cinq ponts routiers interprovinciaux ont atteint ou dépassé leur capacité de circulation automobile prévue, ce qui entraîne des embouteillages et des retards aux heures de pointe. Il est prévu que la population de la région d'Ottawa-Gatineau augmente d'un cinquième (19 %, ou environ 300 000 personnes), ce qui entraînera une augmentation proportionnelle de la demande de déplacements interprovinciaux.

Des études antérieures ont révélé que d'ici 2031, soit dans à peine 10 ans, les ponts routiers interprovinciaux actuels auront dépassé leur capacité prévue.

B. Objectifs du plan

Ce plan définit un modèle de collaboration avec les organismes partenaires afin d'établir une vision et des stratégies communes à long terme en ce qui concerne le transport interprovincial des personnes et des biens dans la région jusqu'en 2050. Selon le plan, les liens interprovinciaux font partie d'un « système complet ». Ils favoriseront la prospérité et la qualité de vie de la région, tout en répondant aux besoins environnementaux, économiques et sociaux des communautés et des entreprises.

Les objectifs du plan sont les suivants :

- Améliorer la circulation des personnes et des biens sur les ponts interprovinciaux actuels.
- Évaluer la façon dont les modifications prévues à certains ponts influenceront les demandes et les modèles futurs de déplacements interprovinciaux.
- Recommander des solutions novatrices pour répondre aux besoins futurs en matière de déplacements, en privilégiant les solutions durables et carboneutres.
- Recommander des stratégies qui peuvent réduire la circulation interprovinciale des camions lourds dans la région centrale.
- Tenir compte des nouvelles tendances relatives au télétravail et des innovations technologiques émergentes qui peuvent influencer la façon dont les gens se déplacent.

- Recommander un cadre de gouvernance pratique pour la planification du transport interprovincial, qui soit davantage axé sur la collaboration et la rapidité d'intervention.

C. Processus de planification

Dans le budget fédéral de 2019, la CCN a été chargée d'élaborer le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux en collaboration avec les gouvernements provinciaux et municipaux. Cette collaboration comprenait des réunions avec l'équipe principale du projet et le comité directeur, dont un comité consultatif universitaire, à chaque phase du processus de planification afin de faire le point sur la planification et d'obtenir des commentaires et des conseils sur le plan stratégique. L'élaboration du plan a été effectuée au cours des quatre phases suivantes :

Phase 1 : Besoins et possibilités	Printemps 2020	Examen effectué des plans ou des politiques en vigueur, ainsi que des tendances et des prévisions relatives aux déplacements
Phase 2 : Définir la vision et les objectifs	Été/automne 2020	Définir la vision, les piliers stratégiques et les objectifs
Phase 3 : Élaborer et évaluer les scénarios futurs	Hiver 2020/printemps 2021	Élaboration et évaluation effectuées de scénarios conceptuels afin de trouver des solutions potentielles
Phase 4 : Élaborer le plan stratégique	Automne/hiver 2021	Définition établie d'une série de stratégies potentielles pour réaliser la vision

II. Processus de consultation publique

A. Aperçu

a. Objectif de la consultation

Ce rapport sommaire fait état des commentaires recueillis lors de la deuxième des deux séries de mobilisation du public et des intervenants. La première série a pris fin en novembre 2020. L'objectif de cette deuxième série de consultations était d'offrir aux membres du public et aux intervenants la possibilité d'examiner l'ébauche du plan stratégique et de fournir des commentaires au moyen d'un bref questionnaire en ligne ainsi que d'ateliers pour les intervenants.

b. Dates et heures

Le questionnaire était affiché, en français et en anglais, sur le site Web de la CCN du 9 au 24 novembre 2021.

Deux ateliers pour les intervenants ont eu lieu, un en anglais et un en français, les 16 et 18 novembre 2021 respectivement, de 18 h à 20 h.

B. Procédure et outils de consultation

a. Consultation en ligne

La consultation en ligne a été organisée sur le site Web de l'étude de la CCN, en anglais et en français. Le questionnaire comprenait les questions suivantes :

- Approuvez-vous le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux?
- Quels aspects du plan aimez-vous?
- Selon vous, quels aspects du plan pourraient être améliorés?

Au lieu de répondre au sondage en ligne, les membres du public pouvaient également transmettre leurs commentaires à la CCN par téléphone, au moyen de la ligne d'écoute, ou par courriel.

b. Ateliers pour les intervenants

Deux ateliers virtuels pour les intervenants, un en anglais et un en français, ont eu lieu les 16 et 18 novembre 2021 respectivement, de 18 h à 20 h. Chaque atelier comprenait une présentation de l'ébauche du plan stratégique et une discussion. Le format des ateliers était le suivant :

- Introduction et mot d'ouverture
- Aperçu de l'ébauche du plan stratégique, notamment :
 - Processus d'élaboration du plan
 - Besoins futurs en matière de déplacements interprovinciaux
 - Vision du plan stratégique
 - Tendances en matière de transport
 - Stratégies potentielles
 - Principales conclusions
 - Stratégies générales du plan stratégique
 - Cadre stratégique
 - Plan de surveillance
 - Gouvernance
- Questions et discussion
- Prochaines étapes

C. Invitation et promotion

Une invitation par courriel à la consultation en ligne a été envoyée à des personnes inscrites sur des listes de distribution des Affaires publiques. Il s'agissait des types suivants d'intervenants :

- groupes d'intérêt, groupes d'utilisateurs et groupes de défense du patrimoine;
- associations d'entreprises, de l'industrie et de transport;
- associations de résidents;
- membres du grand public inscrits pour recevoir des avis de mobilisation.

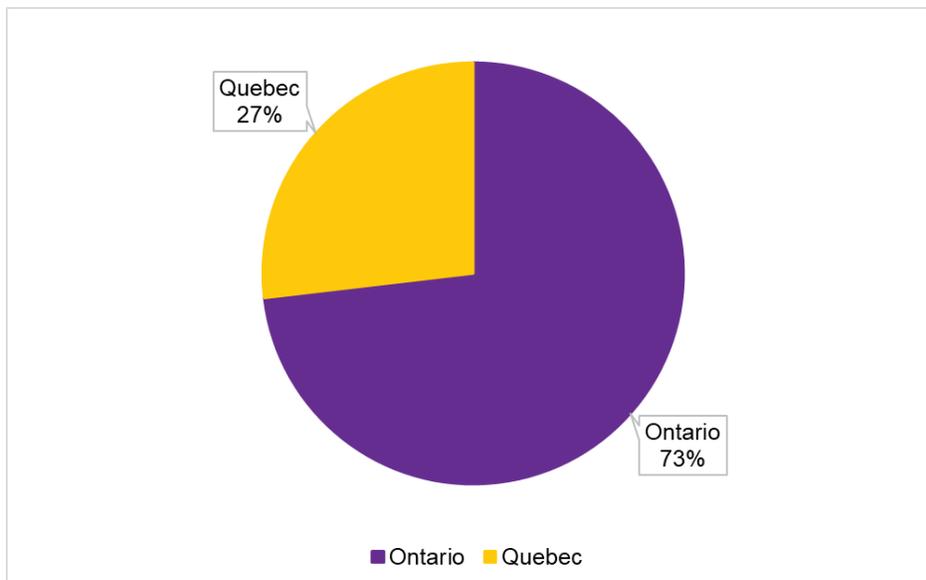
Des messages ont également été affichés sur les comptes de médias sociaux de la CCN (Facebook et Twitter) pour inviter tous les membres du public intéressés à participer. Une campagne de publicité numérique payante a également été menée sur ces mêmes plateformes pendant toute la durée du sondage.

D. Participants

a. Consultation en ligne

Plus de 4 689 réponses à au moins une question du questionnaire ont été obtenues et 1 371 questionnaires ont été entièrement remplis.

Parmi les 1 400 participants qui ont fourni des informations sur leur lieu de résidence, 73 % ont déclaré être des résidents de l'Ontario, tandis que 27 % ont déclaré être des résidents du Québec.



b. Ateliers pour les intervenants

En tout, 67 organisations ont été invitées à participer aux ateliers. Six participants ont assisté aux ateliers et représentaient les organisations suivantes :

- Association des Hôtels d'Ottawa Gatineau;
- Fédération des associations civiques d'Ottawa;
- Transport Action Canada;
- Association Communautaire de Manor Park;
- Action Côte-de-Sable;
- Action Vélo Outaouais.

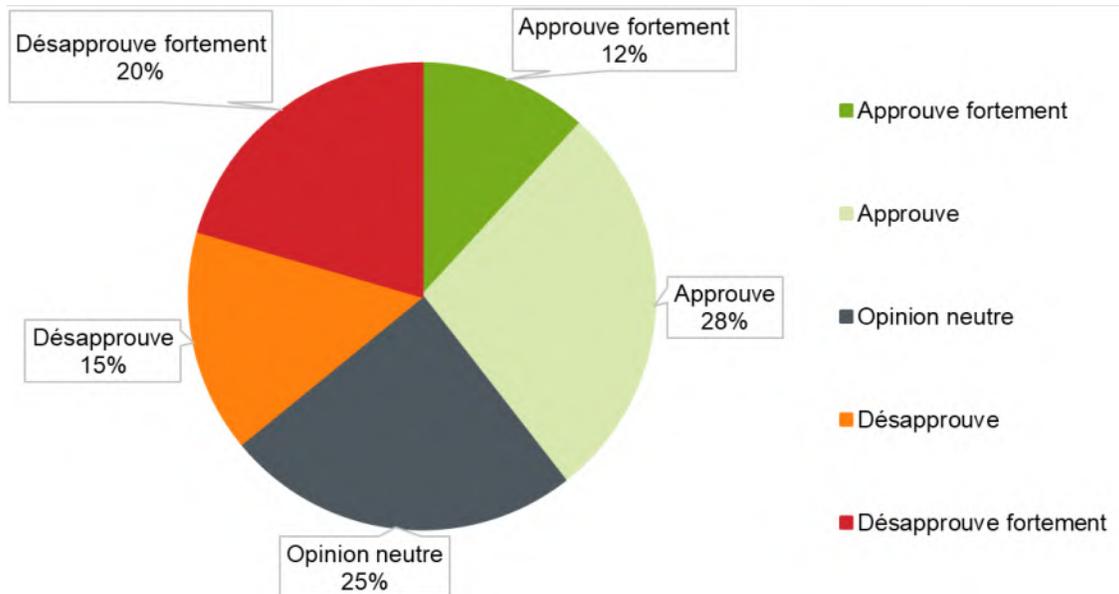
En plus des commentaires des intervenants reçus au cours des réunions, une soumission écrite supplémentaire a été reçue de la part de la New Edinburgh Community Association.

III. Faits saillants de la consultation publique

Cette section résume les principaux thèmes du questionnaire en ligne.

La question suivante a été posée aux participants : « Approuvez-vous le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux? » Parmi les 1 585 participants qui ont répondu à cette question :

- 40 % ont indiqué être en faveur du plan stratégique;
- 35 % ont indiqué être en désaccord avec le plan stratégique;
- 25 % ont indiqué une opinion neutre.



Les principaux thèmes des questions posées aux participants sur ce qu'ils aiment du plan stratégique et sur ce qui pourrait être amélioré sont résumés ci-dessous.

- **Nouvelles infrastructures** – Souhait marqué pour obtenir des directives claires sur les futures infrastructures interprovinciales.
- **Soutien de la durabilité** – Soutien prononcé pour les options de transport interprovincial durable.
- **Répercussions sur les quartiers** – Préoccupations concernant la qualité de vie des collectivités et la nécessité de trouver des solutions durables pour gérer la circulation interprovinciale des camions.
- **Détails supplémentaires** – Souhait d'obtenir des détails supplémentaires au sujet du plan, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre.

IV. Analyse des résultats

A. Consultation en ligne

La section suivante résume les commentaires reçus dans le cadre de la consultation en ligne.

Quels aspects du plan aimez-vous?

Parmi les réponses à cette question, on note une reconnaissance de l'existence d'un plan et d'une stratégie pour aller de l'avant. De nombreux participants ont exprimé le désir d'améliorer les déplacements interprovinciaux. Dans plusieurs réponses, les participants reconnaissent la place accordée aux préoccupations environnementales et à la durabilité. Selon certains répondants, le plan représente une initiative détaillée et concrète pour résoudre les problèmes les plus urgents relatifs aux liens interprovinciaux. Certains répondants ont salué la vision et le cadre général. Les répondants ont indiqué qu'ils étaient heureux que le plan mette l'accent sur le transport actif. Ils ont également exprimé leur reconnaissance envers la façon dont le plan prévoit l'optimisation des infrastructures actuelles. La construction d'un 6e pont était une idée assez populaire, et plusieurs répondants ont aimé que la CCN reconnaisse qu'un nouveau pont ne résoudrait pas tous les problèmes de transport. Les participants ont également applaudi la priorité accordée au problème de la circulation, en particulier l'approche adoptée pour résoudre le problème de la circulation des camions dans le centre-ville. De nombreux commentaires positifs ont été formulés à propos de l'esprit de collaboration entre les gouvernements et les provinces dans le cadre du plan.

Quels aspects du plan pourraient être améliorés?

En ce qui concerne les aspects qui pourraient être améliorés, de nombreux participants ont estimé que le plan était trop vague et qu'il ne contenait pas de recommandations précises. Certains n'étaient pas d'accord avec les idées de démolir le pont Alexandra ou de construire un pont sur l'île Kettle. En ce qui concerne la construction de ponts, certains ont plaidé en faveur d'une réduction du nombre de ponts, tandis que d'autres voulaient le contraire. Certains participants ont proposé d'envisager la construction d'un tunnel plutôt que d'un pont. D'autres croyaient qu'investir dans le réseau de transport en commun interprovincial était la meilleure solution. Certains ont exprimé de l'inquiétude quant à l'échéancier et souhaiteraient que la CCN accélère le projet. Certains participants ont mentionné qu'ils ne croyaient pas que le plan tenait suffisamment compte des déplacements après la période de pandémie. Selon eux, la planification devrait être effectuée après la fin de la pandémie, lorsqu'il sera possible d'évaluer avec précision les conditions à ce moment-là. Certains participants souhaitaient que le plan maximise l'engagement contre le changement climatique et fixe des objectifs plus ambitieux que ceux qui ont été définis. En ce qui concerne la présentation du plan en soi, les répondants ont indiqué qu'ils souhaitaient que le document PDF soit plus court et qu'il soit possible d'y effectuer des recherches dans un lecteur.

Souhaitez-vous nous faire part d'autres commentaires au sujet du Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux?

La plupart des répondants ont répondu « Non », cependant 42 % ont répondu « oui » et ont fait part de quelques réflexions supplémentaires. Des commentaires similaires ont été formulés à la question précédente sur les aspects du plan qui, selon les répondants, pourraient être améliorés. Le thème le plus récurrent est le désir de voir des mesures immédiates être prises. Les répondants espèrent également que la CCN collaborera avec les entreprises locales, les résidents et les camionneurs lors de la mise en œuvre de ce plan. En ce qui concerne la mise en œuvre du plan, certains ont indiqué qu'ils espéraient que la priorité soit accordée aux objectifs à court et à moyen terme. Les répondants ont également souhaité que les consultations publiques soient plus transparentes et approfondies, et que le public puisse y participer davantage. Enfin, de nombreux participants ont exprimé le souhait profond de préserver le pont Alexandra.

B. Ateliers pour les intervenants

Les commentaires recueillis lors des deux ateliers pour les intervenants concordent généralement avec les thèmes principaux du questionnaire en ligne. Les thèmes principaux sont résumés ci-dessous.

- **Informations contextuelles supplémentaires** : les participants ont demandé davantage d'informations contextuelles sur les liens actuels et les principales tendances en matière de déplacements interprovinciaux. Les participants ont également suggéré que le plan stratégique comprenne des références à des études antérieures.
- **Soutien de la durabilité** : les participants ont appuyé l'idée d'offrir plus d'options de déplacement durable, notamment le transport en commun, le transport actif et la mobilité partagée.
- **Prise en compte des répercussions sur les quartiers** : les participants ont exprimé des inquiétudes au sujet des répercussions que les camions lourds entraînent sur la qualité de vie des collectivités, ainsi que de la nécessité de trouver des solutions durables pour gérer la circulation interprovinciale des camions. Les participants ont également suggéré que le développement planifié soit pris en compte dans la recherche de solutions pour gérer la circulation interprovinciale des camions.
- **Besoin de données à jour** : les participants ont souligné l'importance de recueillir des données à jour et fiables, notamment dans le but de comprendre les habitudes de déplacement après la pandémie de COVID.

V. Intégration des résultats

Les commentaires reçus à cette étape de la mobilisation ont permis d'apporter plusieurs changements au plan stratégique. Voici quelques changements apportés au plan :

- des renseignements supplémentaires sur les études antérieures de planification du transport interprovincial;
- des renseignements supplémentaires sur les ponts interprovinciaux actuels, notamment le nombre de véhicules;
- de nouveaux renseignements sur les mesures potentielles qui seraient nécessaires pour réduire davantage les déplacements des camions lourds dans la zone centrale, au-delà de la construction de nouveaux liens;
- des modifications mineures apportées au document afin de clarifier le contenu.

Puisque le plan stratégique est un document évolutif, les commentaires reçus à cette étape de la mobilisation seront également pris en compte lors des futures mises à jour du plan.

VI. Prochaines étapes

Les prochaines étapes du processus d'élaboration du plan sont les suivantes :

- Mise à jour du plan en fonction des commentaires reçus (décembre 2021)
- Approbation du conseil d'administration de la CCN (janvier 2022)
- Mise en œuvre et surveillance (2022+)
- Mise à jour du plan après l'actualisation des données sur l'origine et la destination (2023+)

Annexe 1 : Sondage en ligne

1. Approuvez-vous le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux?
 - J'approuve fortement.
 - J'approuve.
 - Mon opinion est neutre.
 - Je désapprouve.
 - Je désapprouve fortement.
2. Quels aspects du plan aimez-vous?
3. Selon vous, quels aspects du plan pourraient être améliorés?
4. Souhaitez-vous nous faire part d'autres commentaires au sujet du Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux?

Le sondage complet se trouve ci-dessous.



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Sondage pour le plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux de la région de la capitale nationale

4%

[Quitter le sondage](#)

Bienvenue!

En collaboration avec ses partenaires provinciaux et municipaux, la Commission de la capitale nationale (CCN) dirige l'élaboration du Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux. Notre objectif est de trouver des solutions pour faciliter la circulation des personnes et des marchandises de façon efficace d'une rive à l'autre de la rivière des Outaouais dans la région de la capitale nationale, d'ici 2050.

Nous en sommes à la dernière étape des consultations en ligne pour ce projet. Cette étape de mobilisation vous donne l'occasion de nous dire ce que vous pensez des principaux éléments du plan, de chercher des façons de les préciser et d'ajouter des points qui, selon vous, ont été oubliés.

Remplir le sondage vous prendra environ 10 minutes.

Au nom de la CCN et de nos partenaires, nous vous remercions de votre participation.

[Commencer](#)

Alimenté par [QuestionPro](#)



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Sondage pour le plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux de la région de la capitale nationale

8%

[Quitter le sondage](#)

Énoncé de confidentialité

La collecte et l'utilisation des renseignements personnels au moyen de ce questionnaire sont conformes à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (la *Loi*) et sont autorisées en vertu de la *Loi sur la capitale nationale*. Les réponses aux questions serviront à orienter la mise en œuvre du Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux et à mieux comprendre la portée des initiatives de mobilisation du public mises en œuvre par la CCN. Les considérations relatives aux « Activités de sensibilisation » sont expliquées dans le fichier de renseignements personnels POU 938. Ces renseignements sont protégés conformément aux dispositions de la *Loi*. Aucun renseignement personnel ne sera transmis à des tiers. En vertu de la *Loi*, toute personne a le droit d'obtenir les renseignements personnels qui la concernent; de demander des corrections si elle croit que des renseignements personnels qui la concernent sont erronés ou incomplets; et d'annoter une information en cause. Pour obtenir les renseignements personnels qui sont consignés au fichier de renseignements personnels POU 938, la personne qu'ils concernent peut communiquer avec le chef, Accès à l'information et aux renseignements personnels, en composant le 613-239-5678, poste 5788, ou en écrivant à atip-aiprp@ncc-ccn.ca.



Continuer

Alimenté par [QuestionPro](#)



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Sondage pour le plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux de la région de la capitale nationale

13%

[Quitter le sondage](#)

Au sujet du Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux

En collaboration avec ses partenaires provinciaux et municipaux, la CCN dirige l'élaboration du Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux. Les objectifs de cette collaboration sont les suivants :

- Trouver des solutions qui rendent plus efficace et plus durable la circulation sécuritaire des personnes et des marchandises d'une rive à l'autre de la rivière des Outaouais d'ici 2050.
- Planifier le bien-être environnemental, social et économique à long terme de la région de la capitale nationale.

L'élaboration du plan est maintenant presque terminée, et l'étape 4 est en cours. Pendant cette étape, la liste de stratégies à court, moyen et long terme pour la circulation interprovinciale sera dressée, la version préliminaire du plan sera finalisée et le plan sera présenté au public et aux intervenants pour obtenir de nouveaux commentaires.



Continuer

Alimenté par [QuestionPro](#)



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Sondage pour le plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux de la région de la capitale nationale

17%

[Quitter le sondage](#)

Aperçu

Nous vous encourageons à examiner la [version préliminaire du plan ici](#) afin de vous aider à formuler vos commentaires.

Une fois que vous aurez lu la version préliminaire du plan, nous aimerions savoir ce que vous en pensez. Les questions suivantes vous donnent l'occasion de vous pencher sur les renseignements que vous aurez lus et de donner votre avis sur le plan. En y répondant, veuillez tenir compte **de la vision, des stratégies principales globales, du cadre stratégique et du cadre de gouvernance et de surveillance.**

Vos réponses contribueront à l'élaboration de la dernière version du Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux au fur et à mesure que le projet avance.



Continuer

Alimenté par [QuestionPro](#)



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Sondage pour le plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux de la région de la capitale nationale

34% [Quitter le sondage](#)

Questions

Fortement d'accord D'accord Neutre En désaccord Fortement en désaccord

Est-vous d'accord avec le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux?

Qu'aimez-vous à propos du plan? (limite de 250 caractères)

Selon vous, que pourrait-on améliorer dans ce plan? (limite de 250 caractères)

[<](#) [Continuer](#)

Alimenté par [QuestionPro](#)



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Sondage pour le plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux de la région de la capitale nationale

43%

[Quitter le sondage](#)

Dernières considérations

Souhaiteriez-vous nous faire part d'autres commentaires concernant le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux?

- Oui
- Non



Continuer

Alimenté par [QuestionPro](#)



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Sondage pour le plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux de la région de la capitale nationale

56%

[Quitter le sondage](#)

À votre sujet

S'il vous plaît, parlez-nous davantage de vous. Cette information nous sera utile pour mieux connaître avec **qui** nous nous engageons et **quelles** sont leurs opinions.

Avez-vous participé à une précédente consultation à propos de l'élaboration du Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux?

- Oui
- Non

Résidez-vous dans la région de la capitale nationale?

- Oui
- Non



Continuer

Alimenté par [QuestionPro](#)



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Sondage pour le plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux de la région de la capitale nationale

60%

[Quitter le sondage](#)

De quel côté de la rivière vivez-vous?

- Sud (du côté ontarien)
- Nord (du côté québécois)



Continuer

Alimenté par [QuestionPro](#)



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Sondage pour le plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux de la région de la capitale nationale

82%

[Quitter le sondage](#)

Quel âge avez-vous?

- Sélectionnez -

À laquelle des identités de genre suivantes vous identifiez-vous?

- Sélectionnez -

Vous identifiez-vous comme membre d'une minorité visible?

- Oui
- Non
- Je préfère ne pas répondre

Vous identifiez-vous comme Autochtone, c'est-à-dire comme membre des Premières Nations, Métis ou Inuit?

- Oui
- Non
- Je préfère ne pas répondre

Selon la *Loi canadienne sur l'accessibilité*, un « handicap » signifie une « déficience notamment physique, intellectuelle, cognitive, mentale ou sensorielle, ou un trouble d'apprentissage ou de la communication, ou une limitation fonctionnelle, de nature permanente, temporaire ou épisodique, manifeste ou non et dont l'interaction avec un obstacle nuit à la participation pleine et égale d'une personne dans la société ».

Vous identifiez-vous comme une personne handicapée?

- Oui
- Non
- Je préfère ne pas répondre



Continuer

Alimenté par [QuestionPro](#)



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Sondage pour le plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux de la région de la capitale nationale

100%

[Quitter le sondage](#)

Faites-nous part de vos commentaires

Avant de terminer, veuillez profiter de cette occasion pour nous faire part de vos commentaires sur le sondage. Vos commentaires nous sont précieux, car nous cherchons continuellement à nous améliorer et à trouver de nouvelles façons de collaborer de manière active avec le public.

	Fortement d'accord	D'accord	Neutre	En désaccord	Fortement en désaccord
Les renseignements contenus dans le sondage étaient accessibles (langue, lisibilité, taille des caractères, etc.).	<input type="radio"/>				
Les renseignements étaient suffisants et clairs, ce qui m'a permis de participer pleinement au processus de consultation.	<input type="radio"/>				
Je sais que mes commentaires seront pris en compte dans le processus de planification et de prise de décision.	<input type="radio"/>				

Y a-t-il eu des problèmes imprévus avec le sondage?

- Oui
- Non

Avez-vous d'autres commentaires concernant le sondage?

- Oui
- Non



Terminer

Alimenté par [QuestionPro](#)

Annexe 2 : Communications écrites



December 2, 2021

New Edinburgh Community Alliance

Response to public consultation:

National Capital Commission Long-Term Integrated Interprovincial Crossings Plan

New Edinburgh Community Alliance (NECA) is pleased to provide its response via email with respect to the recent online survey on the interprovincial crossings strategic plan.

We are providing this response via email since the online survey did not provide sufficient room for our comments. Although the online survey closed on November 24, 2021, we would appreciate your taking our comments into consideration when compiling the “what we heard” report.

If we recall correctly from reading the online survey, there were three key questions along these lines:

A. What do we like about the report?

B. What do not like about the report and needs improvement?

C. What is our feedback on this survey?

A. What do we like about the report?

The findings in the report clearly state that **heavy truck movements represent one of two of the biggest challenges for interprovincial travel** (page v). That point is well worth noting in the context of whether the National Capital Region (NCR) truly needs another interprovincial crossing. It is clear from this report that

another crossing is not absolutely necessary since there are many other options to address the issues, as cited in the report.

The strategic plan directions that are about **better data, sustainability focus and regional collaboration** (page vii) are appropriate and important in our view.

The strategic plan's focus on **protecting the environment and improving quality of life** (page viii) is also critical and we support it.

The concerns about commuter traffic should be considered through the lens of impacts of remote-work on future commuter travel, as the report implies. There is significant uncertainty and a lack of robust data to confidently forecast the impacts of remote-work arrangements on commuter traffic trends into the future in the NCR. This is not the basis for good decision-making where impacts will be felt by communities for decades to come.

B. What do we not like about the report and needs improvement?

NECA recommends the following improvements to the plan:

- Be mindful of the impact on communities of considering another interprovincial crossing – especially the impact of trucks and the loss of greenspace.
- Focus on the option to update existing bridges that are currently unused (e.g. Chief William Commanda Bridge)
- Focus on light rail transit (LRT) and active transportation on any and all existing bridges
- Consider the role of “ring roads” to divert traffic from the city core
- Be clear and detailed about a tunnel as an alternative.¹ In particular, note the potential for this option to divert an estimated 65 per cent of truck traffic from King Edward Avenue (according to a previous study cited by the City of Ottawa) or at least 33% according to this plan, as compared to the minimal 15 per cent diversion that is estimated via a proposed sixth bridge.

The strategic plan **lacks specific goals** and it **lacks an overall vision for transportation challenges of the region.**

¹ <https://ottawa.ca/en/parking-roads-and-travel/transportation-planning/completed-projects/downtown-ottawa-truck-tunnel#overview-downtown-ottawa-truck-tunnel>. The tunnel's location is described as follows: “The study finds that the preferred alignment would be between the Macdonald-Cartier Bridge and Highway 417 at Vanier and Riverside via a cross-town route under Lowertown and Sandy Hill. The 3.4-kilometre tunnel would be four lanes wide, with two lanes in each direction, and would be used by both cars and trucks.”

NECA would recommend that **diverting truck traffic from the core (without shifting its impact to another community)** and **protecting the environment** be cited as the primary goals of the plan, in response to the feedback during the previous consultations (page 6) and the summary of findings in this plan.

The statement in the plan that “diverting heavy truck travel from the core areas will require more than a new crossing” is highly pertinent to whether to consider an additional crossing. Yet the plan does not set an objective of addressing that issue fully, rather than focusing on how to proceed with an interprovincial crossing.

A new bridge would divert only 15 per cent of truck traffic away from the downtown core by 2050, as cited in the plan and note above.

However, a downtown tunnel would divert 33% of truck traffic, which is the more than double the estimate for a new bridge (page 27). The tunnel presents a more valuable option to explore for that reason.

An interprovincial crossing should not be explored if it does not seriously address the truck traffic in the core. The report and its strategic directions are lacking in ambition. They are defeatist in tone and disheartening for all those in the communities that are currently affected, and/or will be affected should a crossing be established.

C. What is our feedback on this survey?

The online survey as part of the public consultation was not an inclusive way to canvas citizens’ input on the draft strategic plan for a number of reasons:

1. The **consultation period was brief**, lasting just 15 days from November 9 to 24. For community organizations it was a highly limited time period to gather input and draft their responses.
2. The **online survey format was highly restrictive**, offering only 260 characters of space for answers to the two main questions. For members of a community, such limited space was **not conducive to providing their informed perspectives** in response to the 60-page document.

For those reasons, we respectfully request again that you take this response into consideration as you compile your report on the online survey.

Yours truly,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Cindy Parkanyi". The signature is written in a cursive, flowing style with a prominent initial "C".

Cindy Parkanyi
President, New Edinburgh Community Alliance



Nov 2, 2020

Sustainable Solutions - Solutions durables

www.ssd-ottawa.ca

National Capital Commission – Interprovincial Crossings Study Team

Re: Study Phase 2 Comments

Introduction:

Sustainable Solutions – Solutions durables (SSD) has been focused since 2008 on interprovincial transportation and in particular on solutions to the long-standing and difficult matter of heavy interprovincial trucks in Ottawa’s downtown. In doing so, we provide a source of information, education, and outreach to communities, engage in advocacy with elected officials and comment on studies related to interprovincial transportation. We are composed of members from a wide geographical area who became acquainted through our participation in the NCC-led 2008-2013 study process to select a preferred corridor for a new interprovincial crossing in the National Capital Region. We became convinced as that process unfolded that a new crossing was not the right solution to the problem of up to 2000 interprovincial trucks transiting through Ottawa's downtown streets on a daily basis, a solution which moreover would create harmful impacts on additional well-established residential communities on both sides of the river.

The Ottawa Downtown Truck Problem:

The truck problem in Ottawa's downtown was created when the Macdonald-Cartier bridge was constructed in 1965. In the 55 years since then, the problem has grown to 2600 trucks per day (1700 of which are non-local)¹, and the majority of which are large tractor trailers. During the peak truck traffic periods in the mid-morning and mid-afternoon a truck rolls down King Edward, Rideau, and Waller streets approximately every 20 seconds. In addition, there are up to 25,000 cars per day transiting through Ottawa's downtown streets directly between the bridge and Highway 417.² This traffic burden

¹ Truck and Car volume data from the 2016 Tunnel Feasibility Study, Parsons Engineering

²Additional heavy trucks also traverse Ottawa’s downtown between Hwy 417 and the Chaudière Bridge via Booth and Preston streets.

has resulted in severe safety and environmental degradation to adjoining residential communities and has led to considerable challenges in the development and renewal of Ottawa's core historical downtown areas. We submit that this situation is one of the most severe of its kind in the whole country. It is also not fitting for the downtown of a G7 capital.

Interprovincial Crossings Study (the 'Study') Comments:

We participated in the online consultations process but we would like to provide further comment by way of this letter. In particular, we would like to highlight three broad areas.

1. Maintaining adequate priority on the Ottawa downtown interprovincial truck problem.

It is our view that the resolution of the issue of the interprovincial transportation of goods must be one of the main considerations in the Study. Previous studies have shown that potential initiatives that provide the best connectivity/capacity solutions for the movement of people do not provide a particularly good solution to the movement of goods, and vice versa. This Study needs to be clearer about this challenge and clearly indicate the extent to which any proposed alternative addresses these two fundamentally different issues.

2. Consideration of access routes to existing (and any proposed) crossings.

The Study needs to confer equal or greater importance to the impact of interprovincial cars and trucks on existing residential communities as it does to peak period congestion on the crossings. A comprehensive interprovincial transportation plan thus must take into consideration the access routes to existing interprovincial bridges, their challenges, and opportunities to improve them. This should extend as well to the impact of access routes to any proposed new crossings. In particular we note the lack of adequate connectivity between Highways 417 and 5/50 and look to the Study to address this issue. The suitability of and potential improvements to access routes should be reflected in the range of potential scenarios that are tabled and evaluated in later stages of the Study.

3. Recognition of the unique environmental situation in the National Capital Region (the “NCR”).

In the NCR, most of the shoreline on both sides of the Ottawa River is undeveloped natural environment (some of it of high ecological importance and protected from development) with significant recreational use. Furthermore, the Province of Quebec is currently planning on developing the largest wildlife preserve in the province between McLaurin Bay and the Plaisance National Park. There are more than 31 animals classified as threatened, vulnerable or likely to become so living in the wetlands along the river.

Adding any major new transportation artery through this area will significantly and permanently alter the natural environment. This sets the bar higher than might otherwise be the case, for instance if there were significant existing industrial sites on the river shore through which a new transportation artery could be routed. The negative impact on the natural and recreational environment must be considered for any new interprovincial transportation artery. Any proposal for such a new artery must be demonstrated to have greater benefits than costs (including environmental costs) to be carried forward.

Attached as an appendix to this letter is our detailed point by point feedback on the proposed Guiding Principles and Evaluation Criteria that were made public by the NCC at the Stakeholders’ Meeting.

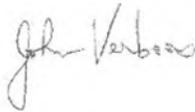
Conclusion

In the National Capital Region, we have a unique opportunity before us. Finally, we are embarking on a study to take a comprehensive view of solving interprovincial transportation problems rather than focusing narrowly on where to locate a new bridge, i.e. predetermining that a new bridge offers the most appropriate solution. It is critical that this study takes a comprehensive approach to the interprovincial transportation challenges in the NCR.

We also urge the NCC and its study partners to build on the lessons learned, to recognize the failure in the past to achieve a consensus on the need for, and possible location of, a sixth interprovincial bridge. Would the result of a narrowly focused approach be any different this time?

We will be sharing this letter with our elected representatives at all three levels of government keeping them informed of our perspective and activities. SSD would like to thank the NCC for providing the opportunity to comment. We can be reached at info@ssd-ottawa.ca

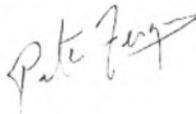
Sustainable Solutions – Solutions durables. www.ssd-ottawa.ca



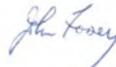
John Verbaas
Sandy Hill



Louis Caron
Orléans



Peter Ferguson
Lowertown



John Forsey
Manor Park

Appendix: Detailed Feedback to Existing Conditions, Vision & Guiding Principles, and Evaluation Criteria

1. Sixth Interprovincial Bridge Crossing – Study Refresh

In addition to the 2009-2013 Sixth Crossing Study there has also been the 2016 Tunnel Feasibility Study conducted by Parsons (funded by the City of Ottawa and Province of Ontario) to provide a superior access between Highway 417 and the Macdonald-Cartier bridge. Such a tunnel was determined to be feasible. The current Study must take into consideration the findings of that 2016 Study and include consideration of such a tunnel.

2. Existing Conditions

- a. **Near capacity at peak periods:** The Study notes that existing crossings are near capacity at peak periods. Although this may be true, this does not establish the need for a new crossing. In most cases, major travel routes in metro areas having a population more than one million are at capacity at peak periods. Most metro areas react to this situation by focusing on transit solutions, since construction of additional capacity for private automobiles has been demonstrated not to provide a long-term solution.
- b. **Capacity of Macdonald-Cartier bridge:** the material states that the M-C bridge has a V-C ratio of near 1. It is our understanding a 3-lane free-flow artery (without intersection constraints) has a capacity of upwards of 6000 vph. With the M-C bridge current peak

volume of 4400 vph, a case can be made that there is still considerable unused capacity on the M-C bridge. Frequent traffic slowdowns in the PM peak on the M-C bridge are not due to congestion on the bridge itself but are in fact due to congestion on the east-bound Highway 50 that results in bottlenecks that queue back onto the bridge. Initiatives are possible on both the Gatineau and Ottawa sides of the Macdonald-Cartier bridge that could make meaningful improvements to the volume of traffic it could carry. Thus, an existing condition is that the M-C Bridge (and several other of the existing bridges) are in fact volume constrained by the approaches to and from the bridge and these approaches need to be an important part of the analysis that is to be performed.

- c. **Lack of data re. traffic trends:** Given that most major arteries in large metro areas are at capacity during peak periods a much more useful analysis of existing conditions would be a trend analysis of congestion levels. What is the historical level of congestion (delays) experienced and what are the year over year changes in these congestion levels? It should be noted that for several decades now various crossings studies have forecasted serious worsening congestion. It is not at all clear that this has been happening in the NCR and no data has been provided to substantiate any claims of worsening congestion. It is also important to understand how the congestion trends are changing individually for each crossing.
- d. **Truck traffic levels:** separate reporting should be provided for truck traffic levels. To put on the same chart (as has been done thus far) the truck volumes as auto volumes is to fail to adequately treat the impact of truck traffic. In contrast, showing truck volumes by time of day on its own chart would reveal the volume at the Macdonald-Cartier bridge (and its Ottawa approaches) is close to 200 trucks (2/3 of which are tractor trailers) per hour during peak periods, which is a truck approximately every 20 seconds. This existing condition needs to be clearer in the study.
- e. **Congestion vs Neighbourhood Impacts:** It should be recognized that 2/3 of the region's population generally does not experience an issue with interprovincial travel congestion. In fact, for a large proportion of the National Capital Region's population the largest issue is the negative impact of interprovincial cut-through traffic and trucks in their neighbourhoods, which seriously impacts their health, safety and evolution as complete communities. Despite this fact, lessening impacts on local communities is not listed in the "Needs and Opportunities" section, but it should be.
- f. **Impact of Covid-19.** The documentation indicates that this will be considered in later stages of the plan. However, the plan is proposed to be complete by mid-2021 and it is extremely unlikely that the long-term effects of Covid-19 on peak period transportation patterns will be clear before the end of this Study.

3. Vision Statement

- a. **'safe and sustainable'**. Given that any major road-based infrastructure carries with it inevitable negative impacts on adjacent communities, the vision statement needs to make reference to the importance of minimizing those negative impacts. The vision statement should better capture the importance of balancing the desire for more connectiv-

ity/capacity with the desire to minimize the impact on the communities that are being affected by the approaches to interprovincial crossings (existing or proposed).

- b. **“well-connected”**. It is important that the term ‘well-connected’ should encompass the connections to/from crossings as well as the number and location of crossings themselves. Already many of the existing bridges are constrained not by the bridges themselves but by the approaches to the bridges. The scope of the study needs to include the approaches to existing and proposed crossings.

4. Guiding Principles

- a. **Network hierarchy**: Missing from the guiding principles is any recognition that a transportation network has a hierarchy of types of roadways (local, arterial, freeway). Currently one of the main problems with the existing interprovincial network is the lack of such hierarchy (at least on the Ottawa side). Two freeways on the Gatineau side connect and funnel traffic to a bridge but that is then routed into Ottawa onto arterial streets. Ottawa’s downtown streets are clogged with non-local traffic. How does any proposed interprovincial transportation plan intend to provide connectivity such that non-local traffic can be routed away from communities? Thus, a guiding principle for scenario development is to create a consistent hierarchy in the system by considering better connectivity between the 5/50 and 417.
- b. **Requirement for strong demonstration of need**: The creation of major new transportation arteries usually leads to negative externalities on adjacent communities. For this reason, a guiding principle should be that major new transportation networks should have a high hurdle to clear in terms of benefit-cost evaluations.
- c. **High value on natural environment**: The National Capital Region is a particularly strong example of the situation where a compelling case (high hurdle to clear) is required. The NCR is unique in that most of the shoreline on both sides of the Ottawa River are green space and undeveloped with high recreational usage and/or ecological value. Impacting this status quo should require very compelling evidence of need and benefit to cost ratios.
- d. **Goods movement vs people movement**: A guiding principle could be one that recognizes that there are many ways to facilitate the movement of more people across the river (or reduce the peak demand for people to move across the river) whereas there are much more limited options for facilitating improved goods movement without negatively impacting communities. This should be given more recognition in the guiding principles.
- e. **A guiding principle should be that non-local heavy truck traffic should not be funneled through residential communities**

5. Evaluation Criteria

- a. In the evaluation criteria table the notion of improving quality of life in the communities impacted by interprovincial transportation networks gets only a passing reference in the very last of all of the listed evaluation criteria. In contrast, easier mobility features in almost all of the rest (8-9 criteria). The impacts on communities deserve a fair weighting in the evaluation process. An imperative to not negatively impact neighbourhoods with

non-local heavy truck traffic must be included in the evaluation criteria. It is not sufficient to simply imply it as one of several elements that could be generally covered by a phrase such as "community cohesion and health and safety are improved"

- b. Protection and celebration of the Region's nature. Although this gets a reference under one of the pillars of the guiding principles, in the Evaluation Criteria column there is no criterion listed which would take into account impacts on this natural environment. One should be added.
- c. One of the evaluation criteria is that "community unity, health, safety are improved". A more specific criterion should be added that makes reference to enabling communities to achieve the goals envisaged for them in their respective cities' official plans, e.g. to attract intensification and to become 15 minute neighbourhoods, and that the majority of trips are made by sustainable modes.
- d. Choosing Sustainable Modes: This wording should be strengthened to "people increasingly choose sustainable modes"

Truck traffic. There is an evaluation criterion that states: "Transit trips across the river are faster and more reliable". This is crisp and can be evaluated. Similarly, under "Quality of Life" there should be an evaluation criterion such as "Through trucks are removed from local neighbourhoods". Potential scenarios need to be evaluated against their performance in addressing this.



December 17, 2021

Marc Seaman
Chair, Board of Directors
National Capital Commission
Ste. 202, 40 Elgin St.
Ottawa ON K1P 1C7

Dear Mr. Seaman:

Re. NCC Interprovincial Crossing Study

I am writing on behalf of the Federation of Citizens Associations (FCA), which represents 73 community groups in the City of Ottawa. Last month representatives of the FCA participated in a stakeholders meeting conducted by the IBI Group, the consultant for the NCC's Interprovincial Crossing Study, on the findings of that study. Unfortunately the public comment period regarding this study closed at the end of November – we are writing to you as we understand the NCC Board of Directors will be considering the NCC Interprovincial Crossing Study at its January 2022 meeting, and we wish to express our concerns regarding this study.

We understand that the NCC has been given a mandate from the Federal Government to examine the possibility of a sixth river crossing in the National Capital Region, and can understand the factors leading up to this initiative. However, we are concerned about the use of traffic data used by the IBI Group in assessing the need for a sixth interprovincial crossing, particularly as it is based on 2011 data that pre-dates the COVID pandemic. As you can imagine, the pandemic in Ottawa has had major impacts on work patterns, as most Federal Government employees (and others) work from home, and consequently on traffic patterns in the National Capital Region. We believe it would be an error to rely on the pre-pandemic traffic data in considering the possibility of a sixth interprovincial crossing, and would recommend that decisions in this regard be postponed until the TRANS Committee (of which the NCC is a member) Origin-Destination traffic study scheduled for the fall of 2022 is completed. That Origin-Destination study (a significant input to the City of Ottawa's Transportation Master Plan, among others) should be able to provide a better picture of the interprovincial travel needs in the National Capital Region.

Our other concern relates to the issue of truck travel in the National Capital Region. As you may be aware, the bulk of interprovincial truck traffic in the National Capital Region goes through Ottawa's downtown in order to access the McDonald-Cartier Interprovincial Bridge. This has long been identified as a hazardous route, resulting in numerous (and well-documented) collisions and deaths along this route over the years.

We were disappointed in the NCC Interprovincial Crossing Study lack of substantial solutions to deal with this long-standing problem. We would urge that, in proceeding to any next steps in this interprovincial crossing study process, the NCC ensure that adequate resources be devoted to examining and developing substantial solutions to interprovincial truck traffic in the National Capital Region that would protect citizens from cut-through truck traffic, whether it be in Ottawa's downtown or elsewhere. We see no virtue in simply transferring the problem from one neighbourhood to another.

Thank you for your consideration of our concerns regarding the NCC Interprovincial Crossing Study.

Yours truly,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Alex Cullen', with a long horizontal flourish extending to the right.

Alex Cullen
President, FCA

Cc Members of the Board of Directors, NCC
Tobi Nussbaum, CEO, NCC