

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.

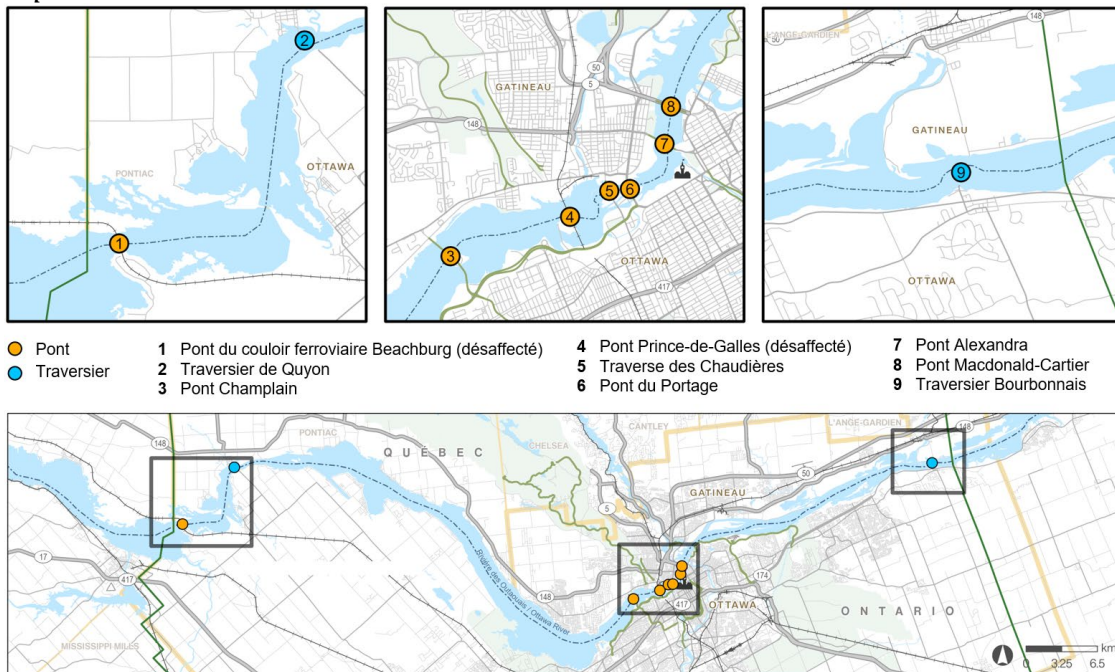
Ce plan est particulièrement important, car il est prévu que de plus en plus de personnes et de biens franchiront la rivière entre Ottawa et Gatineau. Trouver des solutions pour faire en sorte que les personnes et les biens franchissent la rivière des Outaouais plus facilement et plus efficacement est 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.

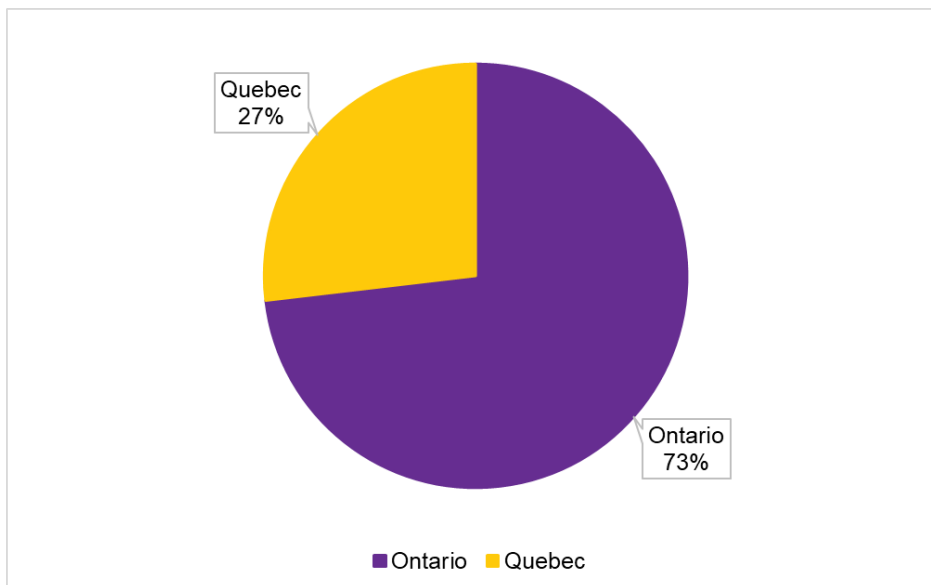
Des messages ont également été affichés sur les comptes de médias sociaux de la CCN (Facebook et Twitter) pour inviter tous les membres du public intéressés à participer. Une campagne de publicité numérique payante a également été menée sur ces mêmes plateformes pendant toute la durée du sondage.

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.

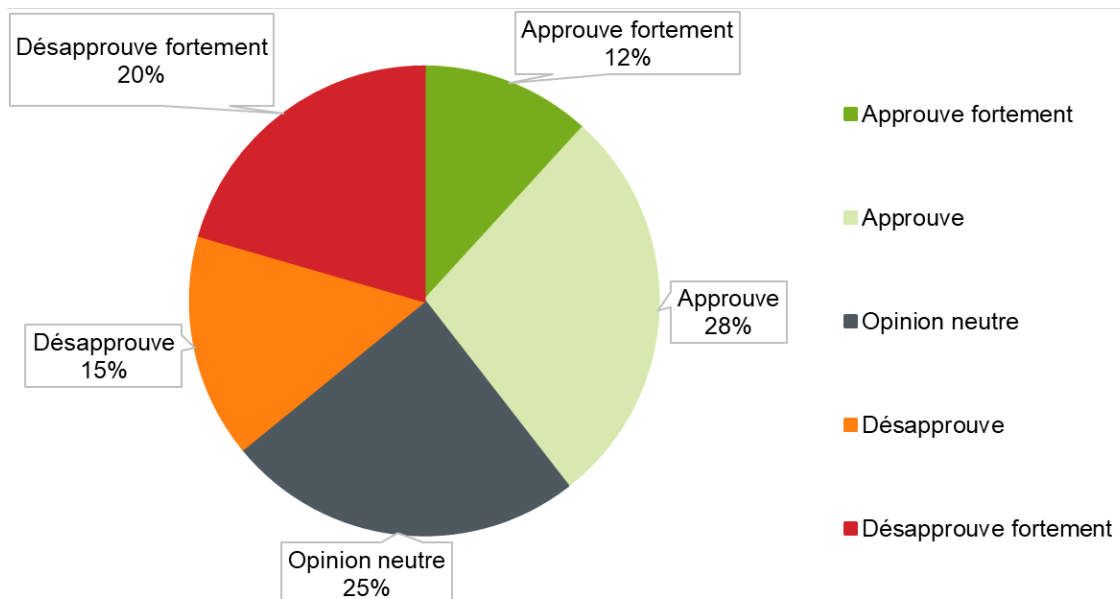
En plus des commentaires des intervenants reçus au cours des réunions, une soumission écrite supplémentaire a été reçue de la part de la New Edinburgh Community Association.

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-aiarp@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?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

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"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les renseignements étaient suffisants et clairs, ce qui m'a permis de participer pleinement au processus de consultation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<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"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<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



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