

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

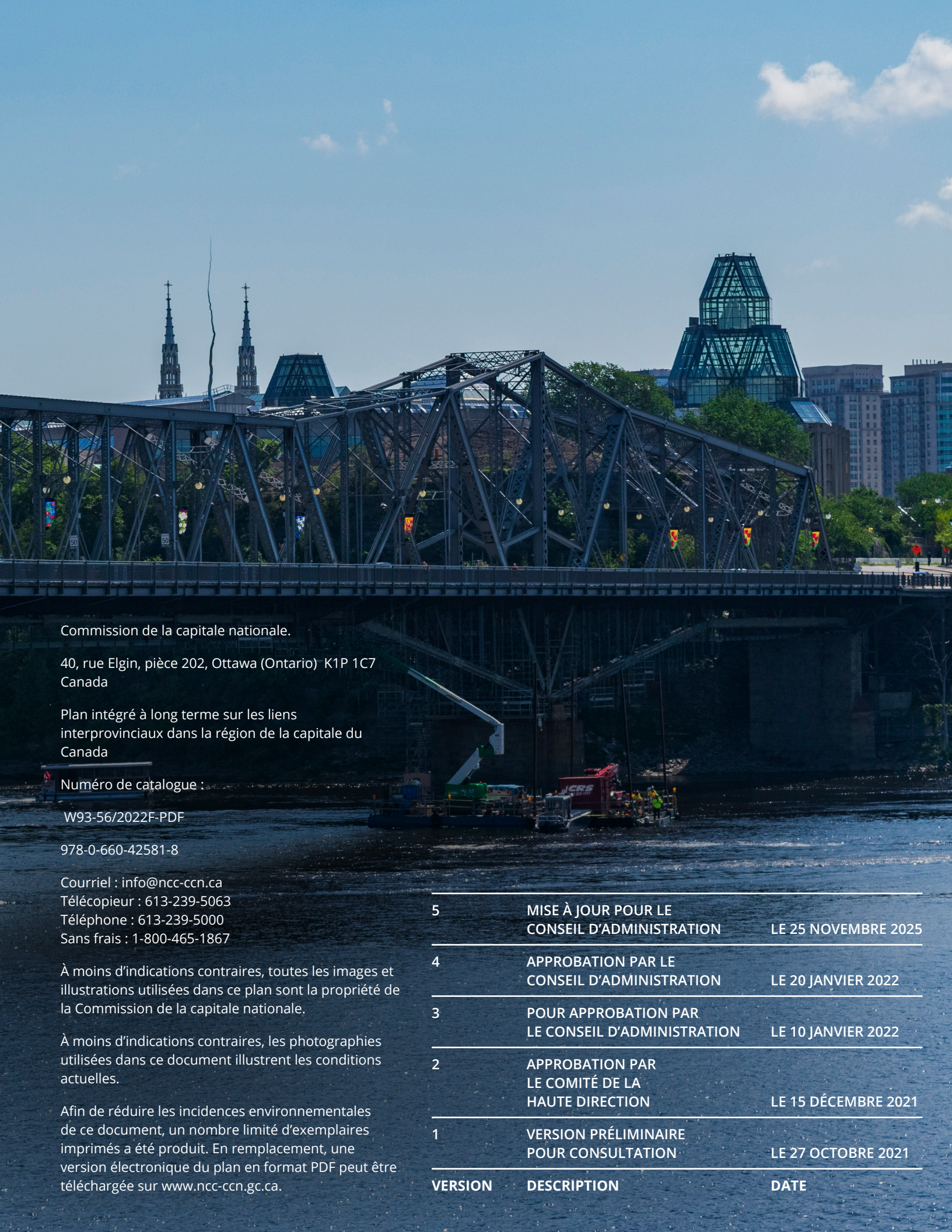
Un plan stratégique pour les liens interprovinciaux et le transport durable dans la région de la capitale nationale

Novembre 2025



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Canada



Commission de la capitale nationale.

40, rue Elgin, pièce 202, Ottawa (Ontario) K1P 1C7
Canada

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

Numéro de catalogue :

W93-56/2022F-PDF

978-0-660-42581-8

Courriel : info@ncc-ccn.ca
Télécopieur : 613-239-5063
Téléphone : 613-239-5000
Sans frais : 1-800-465-1867

À moins d'indications contraires, toutes les images et
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, une
version électronique du plan en format PDF peut être
téléchargée sur www.ncc-ccn.gc.ca.

5	MISE À JOUR POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	LE 25 NOVEMBRE 2025
4	APPROBATION PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	LE 20 JANVIER 2022
3	POUR APPROBATION PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	LE 10 JANVIER 2022
2	APPROBATION PAR LE COMITÉ DE LA HAUTE DIRECTION	LE 15 DÉCEMBRE 2021
1	VERSION PRÉLIMINAIRE POUR CONSULTATION	LE 27 OCTOBRE 2021
VERSION	DESCRIPTION	DATE



Table des matières

Sommaire	2
1 Introduction	11
1.1 Le plan stratégique	11
1.2 La Commission de la capitale nationale et la région de la capitale nationale	11
1.3 Le processus : notre parcours	12
1.4 Outils d'analyse	13
1.5 Ce que nous avons entendu	14
1.6 Comment lire le plan stratégique	15
2 La région de la capitale nationale : aujourd'hui et vers l'horizon 2050	16
2.1 Région de la capitale nationale aujourd'hui	16
2.2 Aménagement du territoire (rôles et responsabilités)	18
2.3 Principaux objectifs de mobilité actuels	22
2.4 Population et emplois dans la région de la capitale nationale	24
2.5 Les liens interprovinciaux	24
2.6 Les déplacements interprovinciaux actuels dans la région de la capitale nationale	27
2.7 Principaux problèmes de transport interprovincial	34
2.8 Nouvelles tendances	37
2.9 Les déplacements interprovinciaux dans la région de la capitale nationale en 2050	40
2.10 Variabilité des déplacements interprovinciaux	45
3 Vision du transport interprovincial en 2050	47
4 Orientations du plan	50
4.1 Approche du plan stratégique	50
4.2 Mise à l'essai des orientations	52
4.3 Résumé des principales conclusions	55
4.4 Orientations du plan stratégique	57
5 Le cadre stratégique	64
5.1 Stratégies	65
6 Gouvernance	68
6.1 Avantages potentiels de la gouvernance régionale	69
6.2 Gouvernance régionale et plan stratégique	70
6.3 Principes de gouvernance des transports régionaux pour les déplacements interprovinciaux dans la région de la capitale nationale	70
6.4 Modèles de gouvernance possibles	71
6.5 Études de cas sur des modèles de gouvernance	72
7 Cadre de suivi	74
8 Annexes	79
8.1 Résumé de l'évaluation environnementale et économique stratégique	80
8.2 Remerciements	84

Le Plan stratégique éclaire les décisions concernant les déplacements interprovinciaux dans une perspective de durabilité, d'équité et de respect de l'environnement, ce qui favorisera la création d'une région plus conviviale et plus prospère.

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 stratégique éclaire les décisions concernant les déplacements interprovinciaux dans une perspective de durabilité, d'équité et de respect de l'environnement, ce qui favorisera la création d'une région plus conviviale et plus prospère. Le plan comprend des orientations, des stratégies et des initiatives principales qui aideront la région à atteindre des buts et des objectifs communs. Il comprend également un cadre de suivi servant à mesurer des indicateurs qualitatifs et quantitatifs de suivi ainsi que des objectifs à court, à moyen et à long terme.

Ce plan stratégique, initialement publié en 2022 à la suite de vastes consultations auprès du public et des intervenants, a été mis à jour en 2025 à la lumière des dernières données démographiques, sur les déplacements et sur le transport des marchandises disponibles pour la région de la capitale nationale au lendemain de la pandémie. De plus, le plan actualisé prend en compte certaines initiatives annoncées depuis l'approbation de la version précédente, comme la décision de 2024 du gouvernement du Canada sur un nouveau lien interprovincial le long du corridor de la montée Paiement et de la promenade de l'Aviation, ainsi que les mesures et les stratégies mises à jour à l'appui de ces nouvelles orientations.

Voici les principales conclusions de l'analyse des conditions existantes et des projections futures :

L'analyse des déplacements interprovinciaux dans la région de la capitale nationale révèle qu'à l'heure de pointe du matin, le nombre de déplacements liés au travail entre Gatineau et Ottawa est nettement plus élevé que dans la direction opposée, et que cette tendance s'inverse dans l'après-midi. Un tel déséquilibre exerce des pressions variables selon l'heure de la journée sur les liens interprovinciaux actuels, ce qui pose des défis du point de vue de la capacité et opérationnels.

Les déplacements interprovinciaux se caractérisent également par la distribution géographique limitée des liens : cinq des six liens, dont l'un est réservé au transport actif, sont situés dans le cœur de la capitale. Les dernières données sur les déplacements révèlent que cette situation donne lieu à des itinéraires de déplacement indirects et peu efficaces qui amènent des dizaines de milliers de véhicules particuliers dans le cœur de la capitale, bien que celui-ci n'en soit ni le point d'origine ni la destination. Ceci entraîne également la majorité des camions commerciaux à emprunter le corridor des rues King Edward, Rideau, Waller et Nicholas (KERWN) à Ottawa au détriment de la qualité de vie des résidents, des entreprises et des visiteurs.



Selon l'analyse des scénarios futurs, l'augmentation des déplacements interprovinciaux liée à l'accroissement de la population exacerbera les enjeux actuels à moins d'interventions significatives. Les chances de répondre à la croissance de la demande de déplacement en augmentant la capacité véhiculaire dans le cœur de la capitale sont limitées, mais il est fortement possible d'augmenter la capacité de déplacements des personnes sur les liens existants en misant sur le transport en commun, la marche et le vélo. Sous réserve d'infrastructures adéquates, ces modes de transport sont des solutions à faible consommation d'espace qui constituent des alternatives intéressantes aux véhicules à faible taux d'occupation. En effet, une analyse du projet de tramway Gatineau-Ottawa (TramGO) et de la boucle de transport en commun du centre-ville démontre leur capacité à contribuer de façon significative à la satisfaction des besoins en matière de déplacements interprovinciaux. Néanmoins, les analyses soulignent que la circulation de camions devrait croître de plus de 50 % d'ici 2050, aggravant ainsi les problèmes actuels.



Vision du transport interprovincial en 2050

La vision du plan stratégique : D'ici 2050, le réseau de transport franchissant 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 une 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 la voie durable à suivre pour atteindre des buts et des objectifs communs et elle repose sur cinq piliers stratégiques :

- Une seule et même région (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 et si aucune mesure n'est prise, la région de la capitale nationale devra relever d'importants défis en matière de transport en 2050. 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 région de la capitale nationale. Ces scénarios s'inscrivent dans les deux grandes thématiques énoncées en 2022, et ont été mis à jour et analysés à nouveau en 2025.

1. Une meilleure utilisation des liens interprovinciaux actuels : mesures novatrices, y compris 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 un nouveau lien multimodal pour franchir la rivière des Outaouais.

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 moyens de transport plus durables et à favoriser les stratégies de télétravail. Ces solutions permettraient à la région de s'adapter à la croissance à court terme pendant que se poursuivent les études sur une nouvelle infrastructure interprovinciale.

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





Orientations générales du plan

Les cinq orientations générales suivantes, fondées sur les résultats des tests de divers scénarios de politiques et d'infrastructures, ont été peaufinées lors de la mise à jour technique du présent plan stratégique en 2025.

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** : Planification et livraison de services de transport interprovincial collaboratives et coordonnées entre les différents paliers de gouvernement
4. **Les opportunités à saisir** : tirer parti des tendances technologiques et des habitudes de déplacement qui se dessinent
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 seule et même région : 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 (à pied, à vélo ou en transport en commun) et des marchandises sur les liens interprovinciaux actuels. Il s'agit d'offrir des options de transport agréables et pratiques qui soient compétitives 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 œuvre de mesures de résilience aux changements climatiques dans les aménagements sont des éléments importants qui nous permettront d'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 avec les réseaux autoroutiers provinciaux et nationaux.

Améliorer la qualité de vie : le réseau de transport contribue de manière importante au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie dans la région de la capitale nationale. En effet, il offre des options de déplacement fiables et sécuritaires tout en permettant de gérer les répercussions du transport, notamment à travers des services de transport en commun accessibles et fiables et par une gestion de la circulation des camions lourds.

Le plan stratégique reconnaît que la gestion des déplacements interprovinciaux est l'un des éléments du large réseau de mobilité régionale qui bénéficierait d'une plus grande coordination et collaboration régionale.

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 nous permettraient 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 pour améliorer la collaboration, la coordination et la coopération. Bien que ce plan stratégique ne préconise pas de modèle de gouvernance pour les déplacements interprovinciaux ou le transport dans la région de la capitale nationale, il définit les conditions initiales en établissant une vision et des objectifs communs, en évaluant les besoins généraux et les lacunes, en maintenant le dialogue entre les organismes de la région et en proposant des modèles de gouvernance envisageables. Dans cette optique, le plan stratégique reconnaît que la gestion des déplacements interprovinciaux est l'un des éléments du large réseau de mobilité régionale qui bénéficierait d'une plus grande coordination et collaboration régionale.



Cadre de suivi

Sachant que le plan stratégique se veut un plan adaptable et évolutif, il est important de suivre systématiquement les progrès accomplis dans la réalisation de la vision et des objectifs afin d'éclairer les prochaines mises à jour. Ce plan repose sur des plans et des documents de multiples administrations déjà approuvés, dont bon nombre comprennent des objectifs quantifiables pour des buts généraux similaires. Ils ont été incorporés aux objectifs du présent plan stratégique et précisés dans le cadre de la mise à jour technique pour 2025. À cette fin, deux approches quantitatives de suivi ont été formulées pour le présent plan. Elles seront révisées et adaptées ultérieurement à la lumière des plus récentes données.

- **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 indiquer les progrès accomplis à ce jour dans la concrétisation de la vision et pour donner une indication sur 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 le territoire non cédé de la nation algonquine anishinabeg. Elle reconnaît le rôle important que la nation algonquine a joué dans le passé et continuera de jouer dans l'avenir de la capitale. La CCN accorde une grande importance au patrimoine et au savoir autochtones et elle s'engage à travailler de concert avec les dirigeants et les peuples autochtones locaux à la création d'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 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 et des stratégies pour la circulation interprovinciale des personnes et des marchandises vers l'horizon 2050. Il contribue au succès continu de la région tout en mettant en valeur le rôle culturel, récréatif et symbolique incomparable de la région de la capitale nationale (RCN).

La CCN s'est vu confier par le gouvernement fédéral le mandat d'élaborer le Plan stratégique en collaboration avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales, notamment :

- Ministère des Transports de l'Ontario;
- Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec;
- Ville d'Ottawa, y compris OC Transpo;
- Ville de Gatineau;
- Société de transport de l'Outaouais (STO).

Le plan stratégique, initialement publié en 2022 après une longue collaboration avec les organismes susmentionnés, a été mis à jour en 2025 à la lumière des dernières données sur l'utilisation du sol et sur la mobilité des personnes et des marchandises pour la région de la capitale nationale.

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 la population canadienne et un héritage pour les générations futures. Elle 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 région de la capitale nationale est un secteur en pleine croissance chevauchant la rivière des Outaouais. Elle comprend les villes d'Ottawa (Ontario) et de Gatineau (Québec) ainsi que les municipalités rurales environnantes. On y trouve huit liens interprovinciaux fonctionnels entre l'Ontario et le Québec : six ponts et deux traversiers. Il est prévu que la région enregistre une croissance importante d'ici 2050. La Commission de la capitale nationale a été chargée d'élaborer ce Plan stratégique qui définit les stratégies et les politiques de soutien pour que la circulation interprovinciale des personnes et des marchandises se fasse d'une manière durable et équitable, et qu'elle contribue à rendre la région un endroit prospère où il fait bon vivre.

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 la population canadienne et un héritage pour les générations futures.

1.3 Le processus : notre parcours

Le plan stratégique a d'abord été élaboré en quatre phases, du printemps 2020 à l'hiver 2022 (Figure 1-1). Une cinquième phase, celle de la mise à jour technique, s'est achevée en novembre 2025. La mise à jour s'est appuyée sur les récentes projections démographiques et d'emploi formulées par les partenaires régionaux, de nouvelles données sur l'évolution des habitudes de déplacement à la suite de la pandémie de COVID-19, ainsi que des informations actualisées sur les réseaux de transport, comme la configuration des voies routières, et les itinéraires et la fréquence des services de transport en commun.

Figure 1-1 : Le processus d'élaboration du plan stratégique

Phase 1 Évaluer les besoins et les possibilités	Printemps 2020	Recensement des plans et politiques en vigueur des organismes locaux et examen des habitudes et des prévisions actuelles en matière de déplacements afin de cerner les besoins et les possibilités.
Phase 2 Définir la vision et les objectifs	Été et automne 2020	Établissement d'une vision, de buts à l'appui de 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 afin d'identifier des solutions à envisager pour la réalisation de la vision.
Phase 4 Élaborer le plan stratégique	Été 2021 et hiver 2022	Définition d'une série de stratégies potentielles à court et à long terme axées sur la concrétisation de la vision et d'un cadre de suivi conçu pour mesurer les progrès accomplis dans ce sens.
Phase 5 Mise à jour technique du plan stratégique	Automne 2023 - Automne 2025	Mise à jour technique intégrant des données et des outils analytiques actualisés qui comprennent les données de l'Enquête sur les déplacements des ménages de 2022, les données sur la circulation des camions de 2023 et des données complémentaires de circulation et de transport en commun, l'aménagement du territoire et les caractéristiques socio-économiques de la population.

1.4 Outils d'analyse

Ce plan stratégique et la mise à jour technique de 2025 reposent sur les données les plus récentes qui nous permettent d'établir des prévisions en matière de population et d'emploi, ainsi que des prévisions sur les déplacements et les transports régionaux. L'utilisation des données et des renseignements les plus récents était un élément essentiel de cette mise à jour de 2025, compte tenu des tendances émergentes en matière de déplacements associées à la période de rétablissement de l'après-pandémie et aux nouvelles politiques et normes administratives dans la région de la capitale nationale qui ont une incidence sur les habitudes de déplacement.

Les principales sources de données qui ont été intégrées au présent plan stratégique comprennent l'Enquête origine-destination 2022 du Comité TRANS, les données sur les déplacements par camion de 2023 de la CCN et les comptages routiers recueillis de 2019 à 2024. Les données sur la population et l'emploi de 2046 ont été compilées par le Comité TRANS, qui regroupe des représentants de la CCN ainsi que des représentants des deux gouvernements provinciaux, des villes et des organismes de transport en commun de la région de la capitale nationale. Les données démographiques et d'emploi de 2046 ont été extrapolées à 2050 pour les besoins de cette étude. Le principal outil utilisé pour l'analyse du plan stratégique est le modèle de demande en déplacement régional EMME.

Les commentaires recueillis auprès de ces divers groupes attestent de leur soutien en faveur de la vision, des buts et des objectifs du plan stratégique. Les consultations ont également permis de déterminer les priorités, les besoins et les souhaits principaux de ces groupes.

Révisions du plan stratégique

Le plan stratégique est un « document évolutif » qui sera actualisé au gré de l'évolution des conditions.

La pandémie de COVID-19 a entraîné de profonds changements qui ont eu des répercussions sur la santé, l'économie, l'environnement et la société.

Il se fonde sur les données relatives aux déplacements régionaux pour la période 2022-2024 pour examiner la manière dont la région s'est adaptée au lendemain de la pandémie et pour en prévoir l'évolution à l'avenir.

Les commentaires recueillis auprès de ces divers groupes attestent de leur soutien en faveur de la vision, des buts et des objectifs du plan stratégique. Les consultations ont également permis de déterminer les priorités, les besoins et les souhaits principaux de ces groupes.

1.5 Ce que nous avons entendu

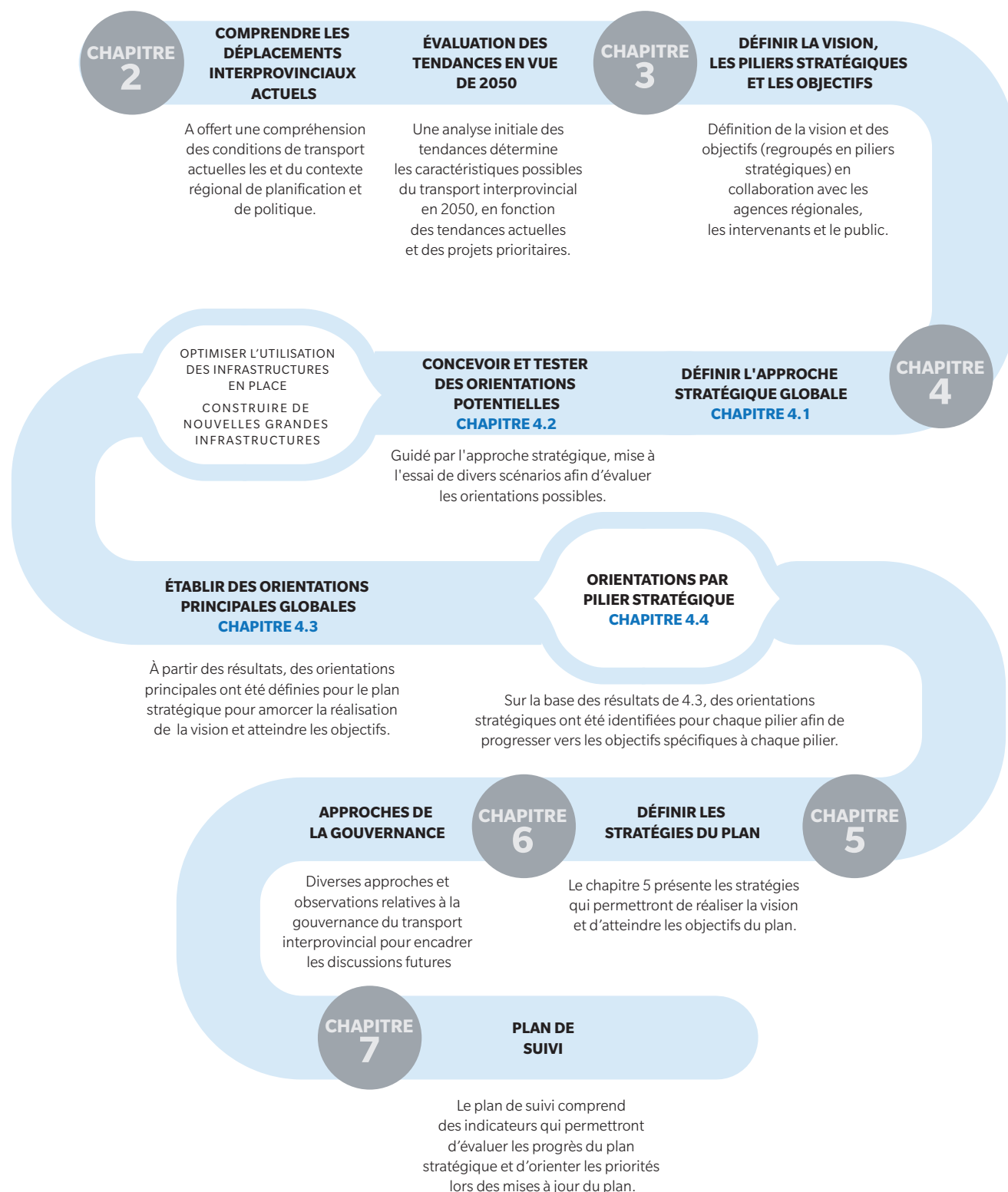
Les consultations ont été un élément important du plan stratégique. Diverses stratégies de mobilisation ont été utilisées pour joindre des membres du public, associations et entreprises. De plus, des consultations approfondies ont été menées auprès d'autres partenaires fédéraux, provinciaux et municipaux ainsi que des exploitants de services de transport en commun de la région de la capitale nationale. Les commentaires recueillis auprès de ces divers groupes attestent de leur soutien en faveur de la vision, des buts et des objectifs du plan stratégique. Les consultations ont également permis de déterminer les priorités, les besoins et les souhaits principaux de ces groupes. Ces renseignements ont permis de centrer le plan stratégique sur les besoins de la communauté locale.

Les questions principales comprennent entre autres :

- 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 moyens de transport, notamment les modes durables et les véhicules particuliers;
- La nécessité de voir le transport interprovincial comme un système intégré qui ne se limite pas qu'aux liens interprovinciaux.

1.6 Comment lire le plan stratégique

Figure 1-2 : La structure du plan stratégique





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

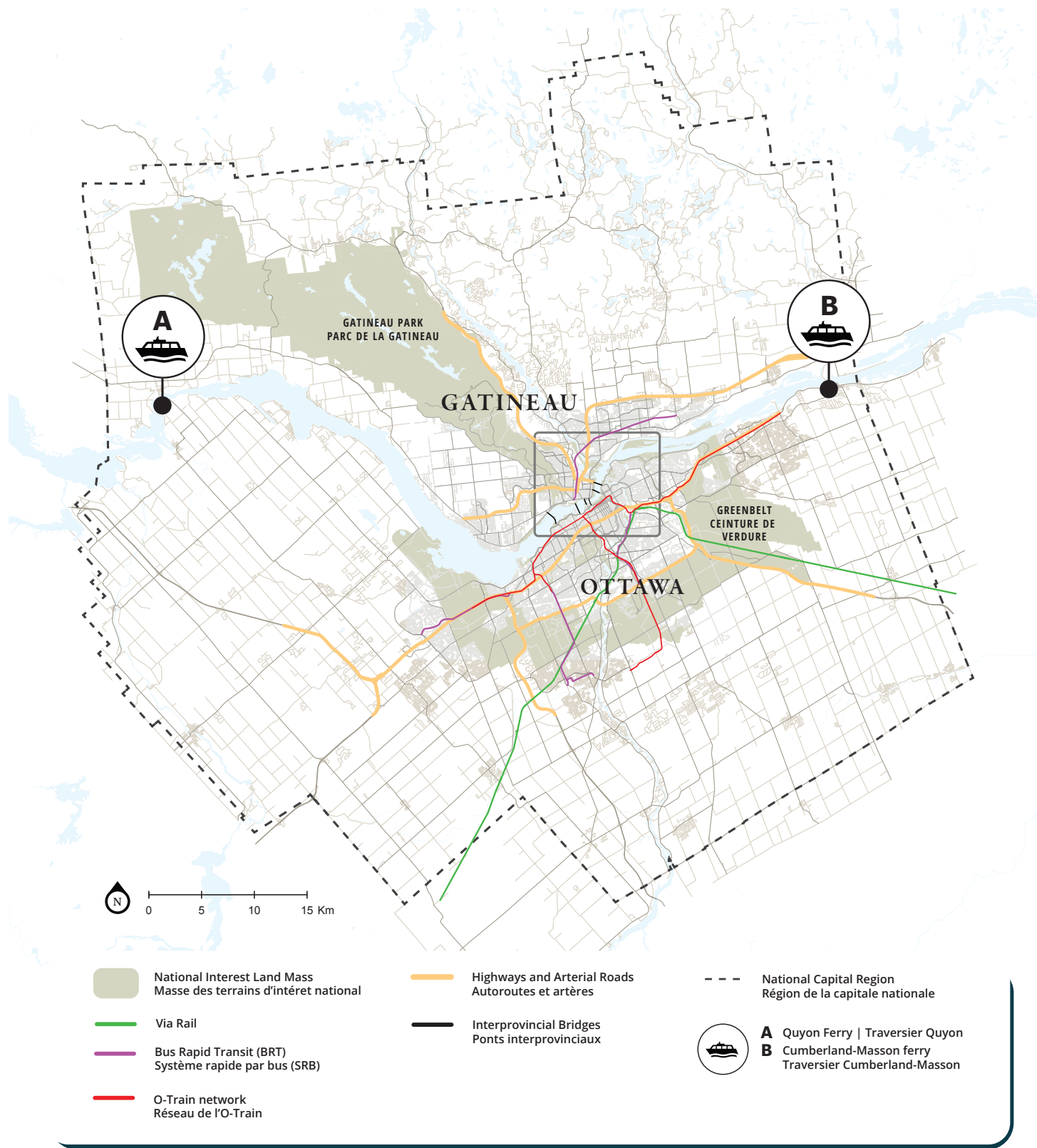
La région de la capitale nationale devrait connaître une croissance considérable d'ici 2050 : sa population augmentera d'environ 36 %, tandis que le nombre d'emplois progressera de 26 %. L'augmentation du nombre de personnes et d'emplois dans les zones plus denses offre des occasions à saisir et des demandes à gérer.

2.1 Région de la capitale nationale aujourd'hui

La région de la capitale nationale 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 et de la Mobilité durable du Québec (MTMD). En 2022, la région de la capitale nationale comptait environ 1 408 000 résidents et 755 000 emplois. Son système de liens interprovinciaux comprend deux traversiers et six ponts opérationnels.

Les deux principaux organismes de transport en commun de la région sont OC Transpo, en Ontario, et la Société de transport de l'Outaouais (STO), au Québec. OC Transpo offre actuellement deux itinéraires de transport en commun conventionnel qui franchissent les ponts interprovinciaux, tandis que la STO en compte plus de 30. En Outaouais, le transport en commun en milieu rural est assuré par Transcollines, alors que les services municipaux de transport en commun en milieu rural sont assurés par le secteur privé dans la région d'Ottawa. Les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa sont bien desservis par le transport en commun rapide et toutes deux prévoient d'élargir leurs réseaux respectifs de transport en commun rapide. À l'heure actuelle, les deux infrastructures de transport en commun rapide ne traversent pas physiquement la rivière des Outaouais. En 2024, la STO a toutefois entamé le processus de conception de son projet TramGO, qui prévoit l'amélioration des liens interprovinciaux. Par ailleurs, la région de la capitale nationale comprend 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.

Figure 2-1 : La région de la capitale nationale et le réseau de transport clé





2.2 Aménagement du territoire (rôles et responsabilités)

Les rôles et les responsabilités liés à l'aménagement du territoire dans l'ensemble de la région de la capitale nationale sont complexes en raison de la participation de plusieurs ordres de gouvernement - le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et les administrations municipales. De plus, selon le mandat de planification prévu par la *Loi sur la capitale nationale*, 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 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 région de la capitale nationale. 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 région de la capitale nationale.

Documents et initiatives de base généraux

Le plan stratégique repose sur un ensemble varié de plans, de documents et d'initiatives en vigueur provenant de divers ordres de gouvernement. Ainsi, le plan stratégique concorde avec les buts, les objectifs et les politiques des autres plans et documents applicables dans la région de la capitale nationale. Ces initiatives et 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. Les plans et initiatives clés sont répertoriés ci-dessous.



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 région de la capitale nationale.

Le Plan de la capitale du Canada (2017-2067) présente une vision globale et un cadre de planification stratégique pour toute la région de la capitale sur une période de 50 ans.

Le gouvernement fédéral et la Commission de la capitale nationale

- Suite à une décision prise par le Gouvernement du Canada en 2024, des études supplémentaires ont été initiées en vue de l'aménagement d'un nouveau lien interprovincial le long du corridor de la montée Paiement et de la promenade de l'Aviation.
- Le projet de remplacement du pont Alexandra en est à l'étape de la conception, et sa construction est planifiée pour débiter en 2028. La nouvelle structure est conçue pour accueillir tous les moyens de transport, et permettra d'accueillir un mode sur rail tel qu'un tramway.
- Le bureau du transport en commun de la CCN a été créé en 2021 dans le but d'appuyer le projet TramGO de la STO. Dans le cadre de l'Énoncé économique de l'automne 2024, le gouvernement du Canada a annoncé son engagement à l'égard de la prochaine étape de planification et de conception du projet.
- Le Plan du cœur de la capitale nationale du Canada (2025) est la principale politique d'aménagement du territoire de la CCN régissant les terrains fédéraux dans les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau.
- Le Plan de la capitale du Canada (2017-2067) présente une vision globale et un cadre de planification stratégique pour toute la région de la capitale sur une période de 50 ans.
- Le 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.
- La Stratégie de développement durable 2023-2027 de la CCN décrit le rôle de l'organisme relativement à la création d'une région de la capitale nationale plus verte et plus durable qui contribuera à l'épanouissement des générations futures.
- Une évaluation environnementale et économique stratégique (EEES) de ce plan stratégique a été complétée. Le sommaire de celle-ci est annexé à ce plan. L'évaluation suit la procédure des EEES du Gouvernement du Canada instaurée en 2024 pour évaluer les options d'atténuation des impacts environnementaux et économiques des politiques fédérales proposées.

Les gouvernements provinciaux

- Préserver et protéger notre environnement pour les générations futures : Un plan environnemental élaboré en Ontario : document qui 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.
- Le plan directeur du ministère des Transports de l'Ontario intitulé Relier l'Est : Une ébauche de plan de transport pour l'Est de l'Ontario (2022) guidera les décisions en matière d'investissement pour les autoroutes, les transports en commun, les transports actifs et le transport de marchandises dans l'est de l'Ontario au cours des 30 prochaines années.
- *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques* : document qui 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 Québec - La mobilité durable : Transporter le Québec vers la modernité (2018)* : document qui propose des politiques, des actions et des mesures de suivi pour le déplacement durable des personnes et des biens jusqu'en 2030.

Les administrations municipales

- Plan officiel de la Ville d'Ottawa (2022) : document qui présente une vision de la croissance future de la ville ainsi qu'un cadre stratégique pour guider son aménagement jusqu'en 2046, et jette les bases qui permettront à la ville de franchir le cap des deux millions d'habitants.
- Ville de Gatineau - *Schéma d'aménagement et de développement révisé (2015)* : document d'orientation qui reflète les directives, les priorités et les valeurs de la Ville de Gatineau en matière de planification pour la période de 2016 à 2050 et prévoit notamment des mesures de collaboration avec les partenaires régionaux afin de maintenir le transport de 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 (PDT, 2025) : document qui fournit des orientations stratégiques en matière de mobilité et précise les infrastructures dont la ville doit se doter pour s'adapter au rythme de croissance prévu jusqu'en 2046. Selon ce plan, la ville doit collaborer avec les partenaires fédéraux, provinciaux, municipaux et les partenaires du secteur privé de la région de la capitale nationale afin d'établir un lien approprié pour les camions entre l'autoroute 417 et les routes 5 et 50.



Une étude de la STO a permis l'analyse des améliorations pouvant être apportées au transport en commun dans l'ouest de Gatineau afin de soutenir la croissance résidentielle continue et d'atténuer les enjeux de mobilité. En 2020, l'étude a confirmé qu'un tramway traversant le pont du Portage vers Ottawa était nécessaire.

2.3 Principaux objectifs de mobilité actuels

Ce plan stratégique repose sur des plans et des documents de multiples administrations approuvés, dont bon nombre comprennent des objectifs quantifiables pour des buts généraux similaires.

Ces résultats ont été intégrés dans les objectifs du plan et serviront également à définir le cadre de suivi. Au fil des mises à jour du plan stratégique, des objectifs additionnels peuvent être développés sur la base des informations les plus récentes afin de disposer d'objectifs à la fois audacieux et réalisables, conformes aux stratégies énoncées dans le plan stratégique.

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

- **Augmenter la part modale des modes de transport durables :** Gatineau et Ottawa ont établi des objectifs municipaux pour augmenter la proportion des déplacements effectués par covoiturage, en transport en commun, à vélo et à pied à 54 % d'ici 2031 et à 50 % d'ici 2046.
- **Réduire le nombre total de déplacements interprovinciaux en voiture :** Gatineau et Ottawa se sont dotés d'objectifs pour réduire la part modale de l'automobile de 4 % d'ici à 2031 et de 6,6 % d'ici à 2046. Cette réduction nécessite la mise en place de mesures visant à accroître 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 suppose une adoption accrue des véhicules électriques grâce aux politiques et aux infrastructures améliorées mises en place par tous les ordres de gouvernement.

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 région de la capitale nationale.
- **Évaluation environnementale des liens interprovinciaux – Rapport final sur les transports (2013, 2020, 2024) :** La CCN, en collaboration avec le MTO et le MTMD 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 ». Bien qu'elle ait pris fin en 2013 en raison d'un manque de consensus entre les partenaires de l'étude, le gouvernement du Canada a par la suite lancé de nouvelles études qui ont été achevées en 2020 et 2024 et s'est depuis engagé à poursuivre la planification et la conception du corridor de la montée Paiement et de la promenade de l'Aviation.
- **Stratégie interprovinciale de transport en commun pour la région de la capitale du Canada (2013) :** Cette stratégie est le fruit de la collaboration entre la Ville d'Ottawa, la Ville de Gatineau, la STO et la CCN. Elle est axée sur des politiques et des mesures qui permettront l'aménagement d'un réseau de transport en commun interprovincial homogène.
- **Ville d'Ottawa : Étude de faisabilité du tunnel du centre-ville d'Ottawa (camion) (2016) :** 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 de contournement du réseau routier de surface.
- **Étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif structurant dans l'ouest de la ville de Gatineau (2021) :** Cette étude de la STO a permis l'analyse des améliorations pouvant être apportées au transport en commun dans l'ouest de la ville de Gatineau afin de soutenir la croissance résidentielle continue et d'atténuer les enjeux de mobilité. En 2020, l'étude a confirmé qu'un tramway traversant le pont du Portage vers Ottawa était nécessaire. En 2024, le gouvernement du Canada a approuvé le financement de l'étape de la planification, de la conception et de l'approbation du projet de tramway, qui devrait être mis en service en 2035.

La région de la capitale nationale est la plaque tournante du gouvernement fédéral et le nombre d'emplois dans la fonction publique y est plus élevé que la moyenne nationale.

2.4 Population et 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 région de la capitale nationale. La population de ces trois municipalités a connu une augmentation globale de 48 % de 1996 à 2022, soit un taux de croissance annuel moyen de 1,5 %.

À 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 sont 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 2022, on dénombrait environ 755 000 emplois dans la région de la capitale nationale, qui sont pour la plupart situés à Ottawa (86 %). La répartition inégale des emplois fait en sorte qu'une plus grande proportion de navetteurs traversent la rivière depuis Gatineau et Les Collines-de-l'Outaouais pour se rendre au travail que dans la direction opposée.

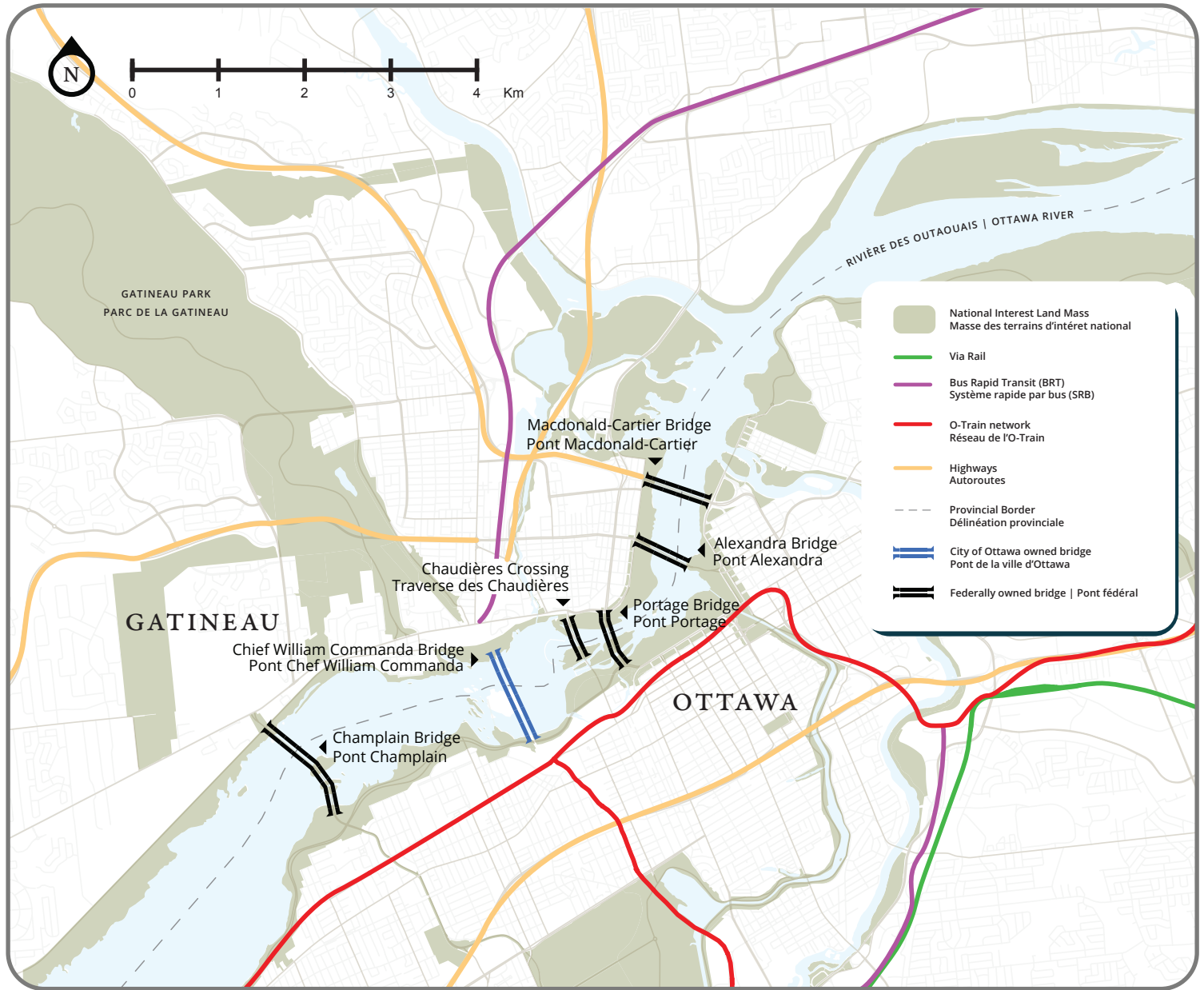
Un large éventail d'industries est présent dans la région de la capitale nationale. Cette région est le centre de l'activité du gouvernement fédéral et le nombre d'emplois dans la fonction publique y est plus élevé que la moyenne nationale. On y compte 193 000 emplois dans la fonction publique, ce qui 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 une forte croissance. La région de la capitale nationale est fortement axée sur les services professionnels, scientifiques et techniques, la plupart situés à Ottawa. Elle est moins tournée vers l'industrie manufacturière, les industries primaires et le commerce de gros que le 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 restreints dans la région.

2.5 Les liens interprovinciaux

On trouve huit liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale : six ponts et deux traversiers, comme l'illustre les figures 2-1 et 2-3.

Le plus récent d'entre eux, le pont Chef-William-Commanda, est un ancien pont de train de marchandises remis en état qui a été inauguré en 2023 à des fins de transport actif. Ce nouveau pont interprovincial réservé au transport actif relie d'importants terrains fédéraux d'intérêt national de part et d'autre de la rivière des Outaouais et assure la liaison avec le réseau du Sentier de la capitale et les réseaux municipaux de transport en commun rapide. Bien que le pont Chef-William-Commanda soit fermé pendant la saison hivernale, il est très fréquenté le reste de l'année et s'est rapidement imposé comme un point de passage interprovincial clé qui incarne la vision et les principes directeurs du présent plan stratégique.

Figure 2-2 : Les ponts interprovinciaux



En 2022, on y recensait environ 193 000 postes de la fonction publique, soit près d'un quart de tous les emplois de la région.

Le pont Chef-William-Commanda, ancien pont de train de marchandises remis en état, a été inauguré en 2023 à des fins de transport actif. Cette structure très fréquentée incarne la vision et les principes directeurs du présent plan stratégique.

Figure 2-3 : Les ponts interprovinciaux : données principales^{1, 2}

	Pont Champlain	Pont Chef-William-Commanda	Pont des Chaudières	Pont du Portage	Pont Alexandra	Pont Macdonald-Cartier
Date de construction	1924-1928	1880 (réouverture en 2023 pour le transport actif seulement)	1919	1973	1898-1900	1963-1965
Longueur	1, 1 km	980 m		700 m	563 m	618 m
Propriétaire	CCN	Ville d'Ottawa	SPAC ²	CCN	SPAC	SPAC
Type de structure	Pont à poutres en béton	Pont à poutres triangulées en acier	Pont à poutres triangulées en acier	Pont à poutres	Pont cantilever à poutres triangulées en acier	Pont à poutres-caissons d'acier continues
Infrastructures pour les piétons et les cyclistes	Trottoir – côté est; voies cyclables peintes directionnelles sur les accotements pavés	Sentiers polyvalents	Trottoir avec séparation physique – côté est; voies cyclables peintes directionnelles sur les accotements	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 marcheurs et des cyclistes^{2, 3, 4}	600	2 150	1 700	2 200	4 000	800
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 théorique (véhicules par heure)	1 200 par direction +1 200 véhicules multioccupants en période de pointe	–	800 par direction	2 100 par direction	600 par direction	3 800 par direction
Service de transport en commun	STO	–	OC Transpo	OC Transpo/STO	Aucun	STO
Circulation quotidienne des camions lourds^{2,3}	Camions interdits (100, en dépit des restrictions)	–	400 restrictions saisonnières pour les poids lourds	Restreinte (250, en dépit des restrictions)	Restreinte (50, en dépit des restrictions)	2 500 Chargement complet autorisé
Circulation quotidienne des automobiles et des camions légers^{2,3}	36 500	–	14 500	34 900	12 400	74 800
Véhicules à l'heure de pointe du matin (du soir) vers l'Ontario^{2,4}	2 240 véhicules par heure (vph) (1 000 vph)	S. O.	830 vph (720 vph)	1 530 vph (1 250 vph)	280 vph (650 vph)	3 820 vph (2 080 vph)
Véhicules à l'heure de pointe du matin (de l'après-midi) vers le Québec^{2,4}	560 vph (2 070 vph)	S. O.	490 vph (530 vph)	1 370 vph (2 340 vph)	670 vph (580 vph)	1 710 vph (4 020 vph)

Remarques :

1. On compte également deux traversiers, aux extrémités est et ouest de la région de la capitale nationale.
 2. Source : Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) : Projet de pont interprovincial, 2025.
 3. Les données correspondent aux moyennes sur 24 heures des comptages pour les périodes de mai à octobre 2024 et 2025.
 4. Les comptages sont fondés sur une moyenne des comptages effectués en semaine, une à deux fois par mois, sur plusieurs années.
- * Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC)



2.6 Les déplacements interprovinciaux actuels dans la région de la capitale nationale

Les déplacements interprovinciaux représentent environ 6 % de l'ensemble des déplacements dans la région de la capitale nationale aux heures de pointe du matin et de l'après-midi, et la plupart de ces déplacements (80 %) sont liés au travail.

En 2022, parmi les 162 000 déplacements interprovinciaux quotidiens recensés dans la région de la capitale nationale, environ la moitié ont eu lieu durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi, soit une diminution de 21 % des déplacements interprovinciaux quotidiens et de 25 % des déplacements en période de pointe par rapport à 2011. Cette situation est principalement attribuable à la pandémie de COVID-19. Les résultats des récents comptages de la circulation suggèrent cependant que les débits de circulation ont progressivement retrouvé leur niveau antérieur. Aussi, tous les ponts interprovinciaux fonctionnent actuellement à leur capacité théorique maximale ou la surpassent pendant les périodes de pointe.

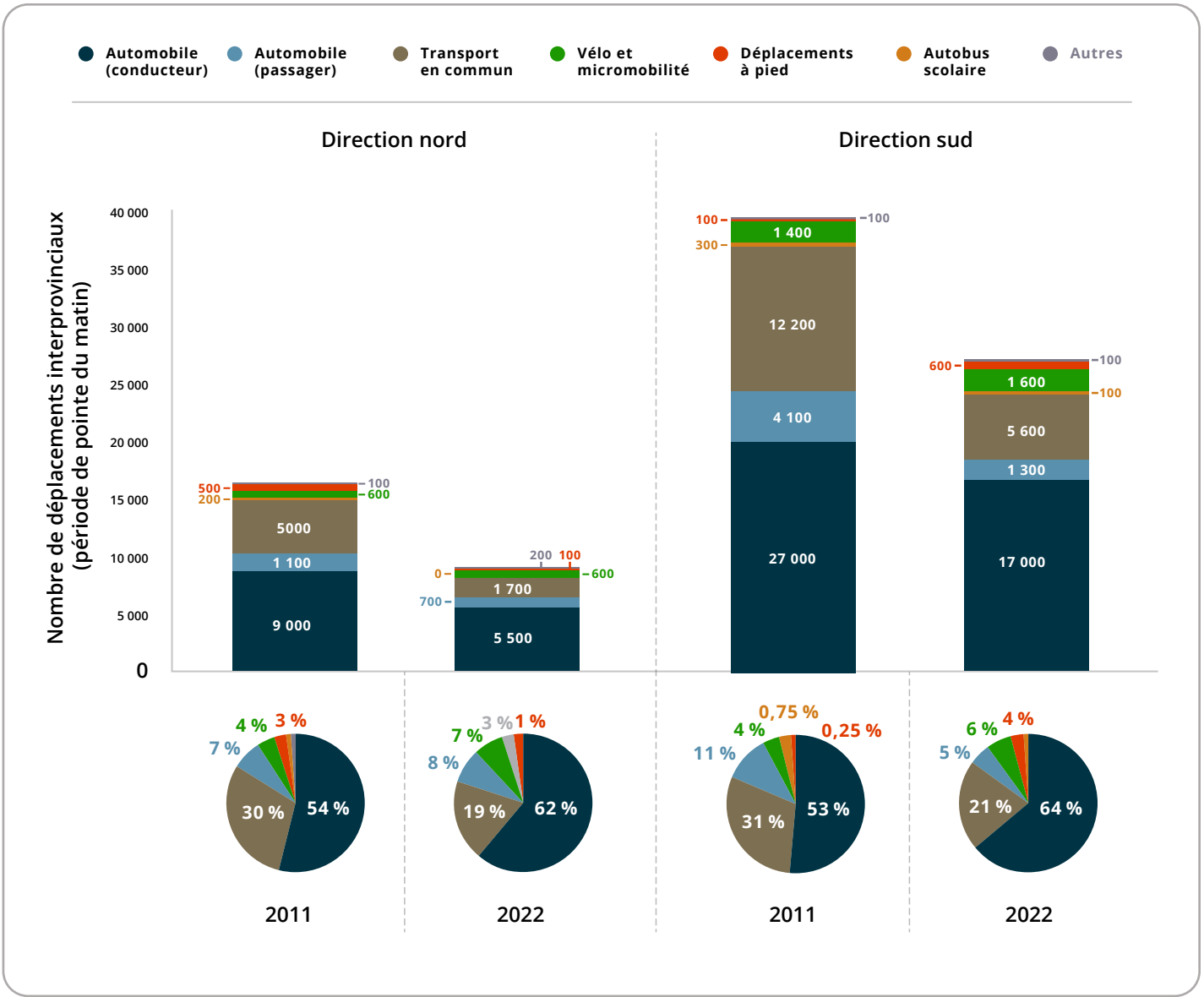
Fait notable, près de 75 % des déplacements interprovinciaux du matin sont effectués du Québec vers l'Ontario, tandis qu'environ 65 % des déplacements de l'après-midi sont effectués de l'Ontario vers le Québec. Les déplacements en voiture, en transport en commun, à vélo et à pied suivent tous ce schéma de déplacement, et cette tendance est particulièrement marquée sur les ponts Macdonald-Cartier et Champlain, où environ trois fois plus de déplacements du Québec vers l'Ontario sont effectués le matin, comparativement aux déplacements en sens inverse.

Environ 75 % des déplacements interprovinciaux à l'heure de pointe du matin sont effectués du Québec vers l'Ontario, et environ 65 % des déplacements à l'heure de pointe de l'après-midi sont dans la direction opposée.

Les déplacements interprovinciaux représentent près de 6 % de l'ensemble des déplacements dans la région de la capitale nationale à l'heure de pointe du matin, et presque tous ces déplacements (80 %) sont liés au travail.

Figure 2-4 : La circulation interprovinciale à la période de pointe du matin - nombre de déplacements et parts modales (comparaison entre 2011 et 2022)

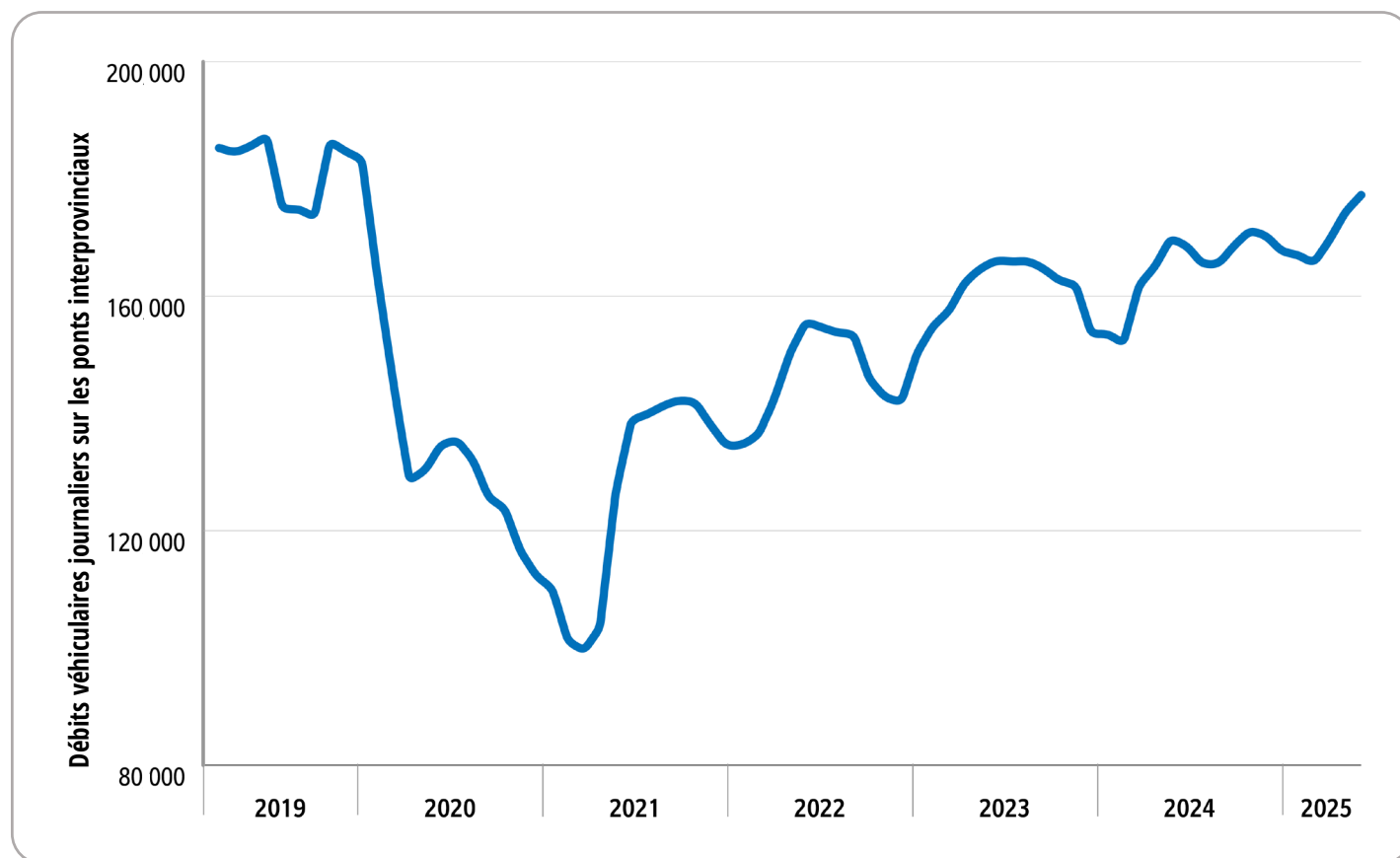
La figure 2-4 illustre l'évolution des modes de transport pendant la pandémie de COVID-19 : on observe une hausse notable de la proportion de déplacements interprovinciaux effectués en véhicule particulier, qui est passée de 53 % à 64 % en période de pointe. Cette évolution s'est accompagnée d'une baisse similaire de l'utilisation du transport en commun et d'une hausse de la part modale des déplacements à vélo, qui a doublé, tandis que la proportion des déplacements à pied est demeurée comparable à celle de 2011.



Source : Enquête origine-destination des ménages, 2022

Figure 2-5 : Les débits quotidiens de circulation interprovinciale (de 2019 à 2025)

La figure 2-5 montre que les débits de circulation interprovinciale ont augmenté de façon constante depuis 2019, et qu'au début de 2025, ils étaient presque revenus aux niveaux d'avant la pandémie.



Source : Comptages véhiculaires, SPAC

Figure 2-6 : Les déplacements interprovinciaux quotidiens en période de pointe passant par le cœur de la capitale (2022)

Les figures 2-6 et 2-7 montrent que la majorité des déplacements interprovinciaux (85 %) n'ont pas leur origine dans le cœur de la région de la capitale nationale et ne s'y destinent pas non plus. De plus, elles illustrent comment la concentration des ponts interprovinciaux dans ce secteur, conjuguée à la prédominance des déplacements interprovinciaux de longue distance, rend les modes de transport durables, comme la marche, le vélo et le transport en commun moins concurrentiels. Par conséquent, la part modale des véhicules particuliers pour les déplacements interprovinciaux s'élevait à 64 % en 2022, si bien que tous les ponts routiers interprovinciaux avaient atteint leur capacité maximale théorique ou s'en rapprochaient, comme en témoigne la figure 2-8.

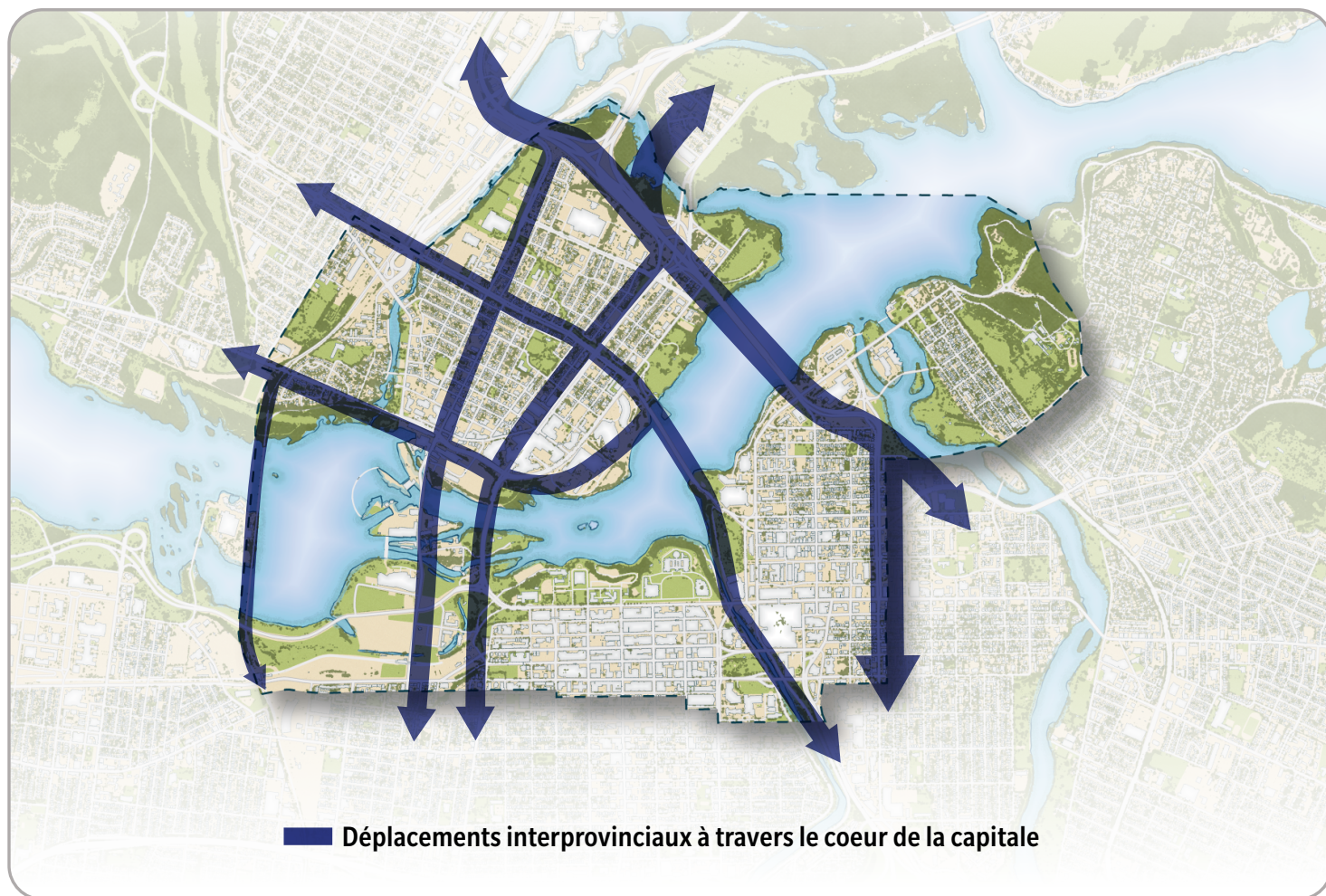


Figure 2-7 : L'origine et la destination des déplacements interprovinciaux (2022)

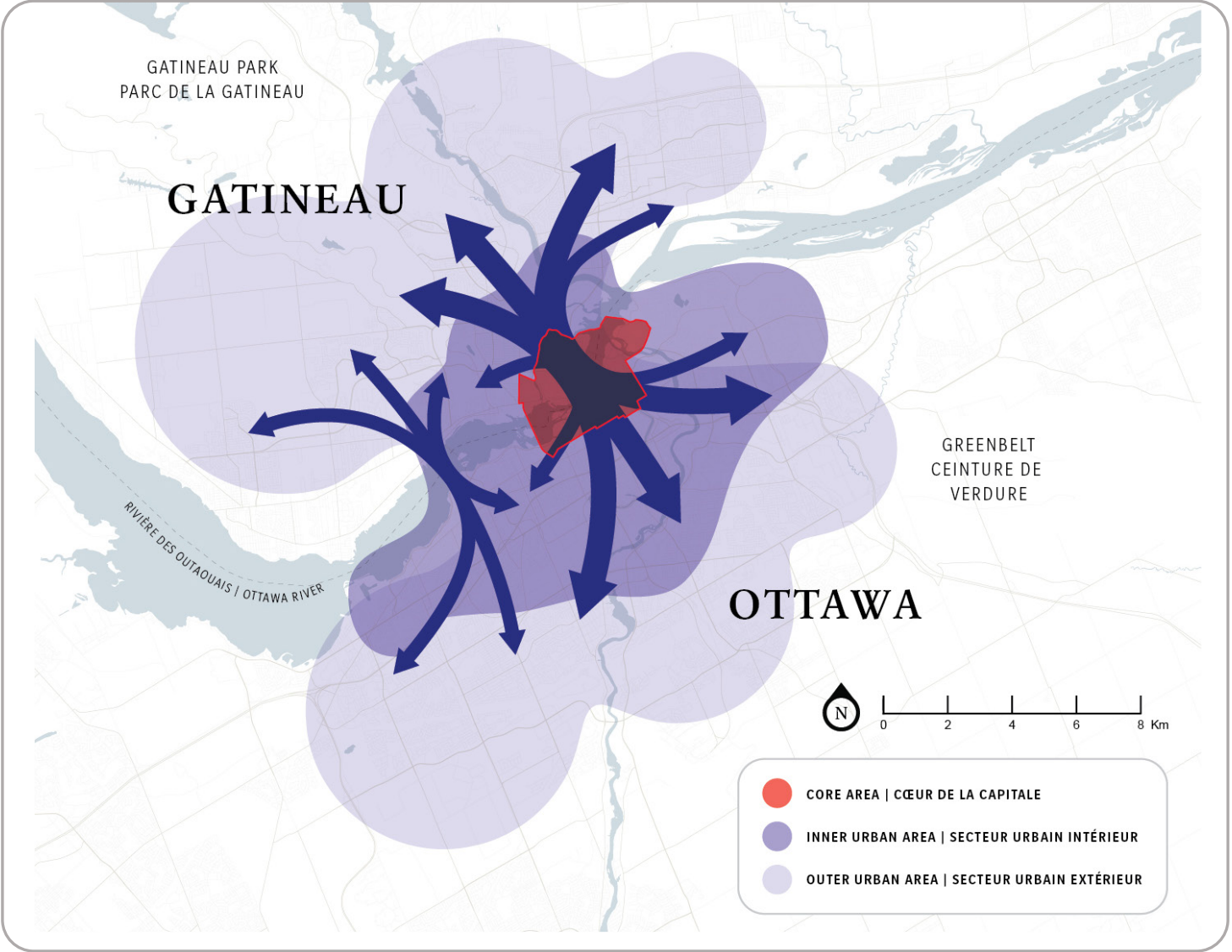
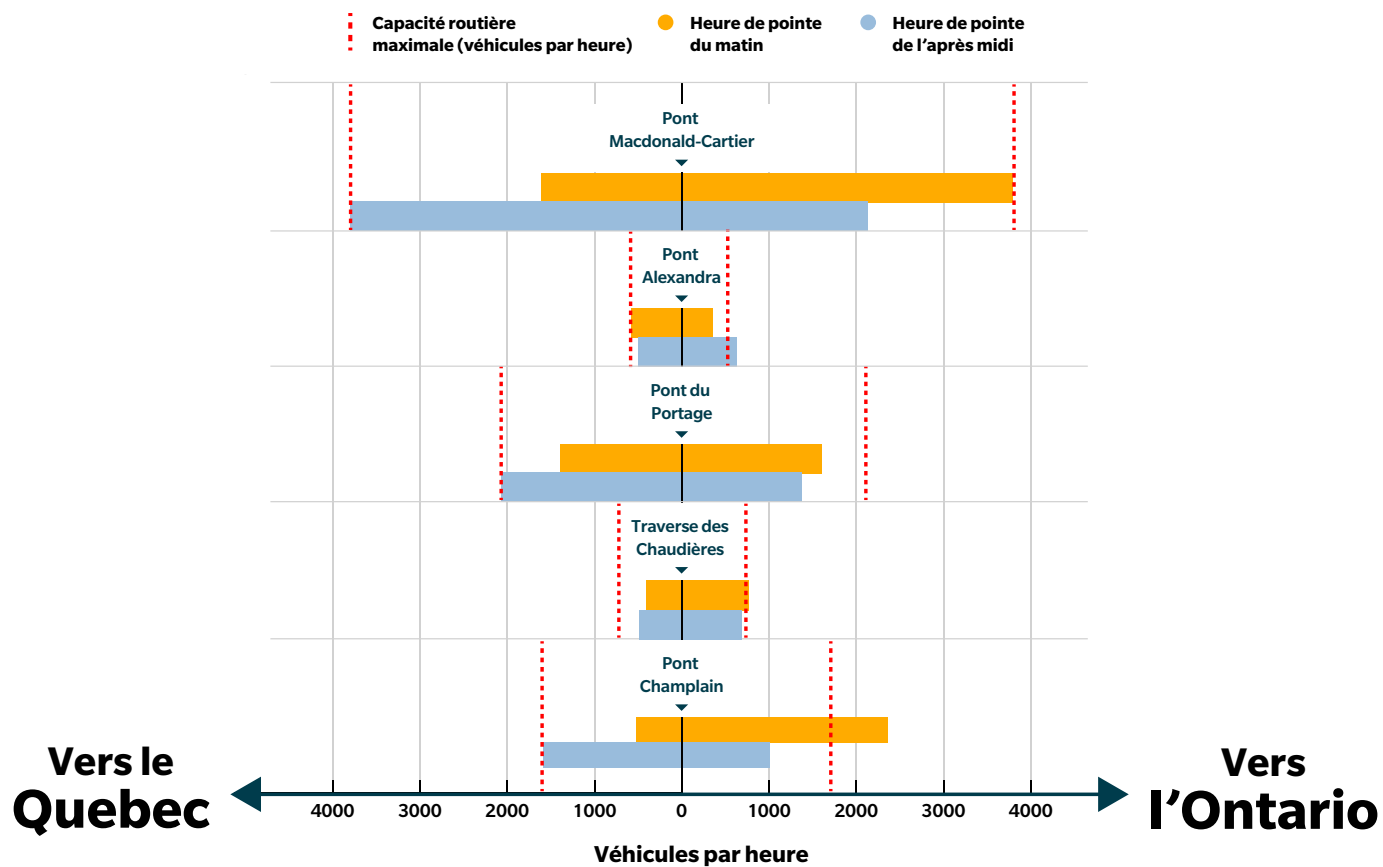


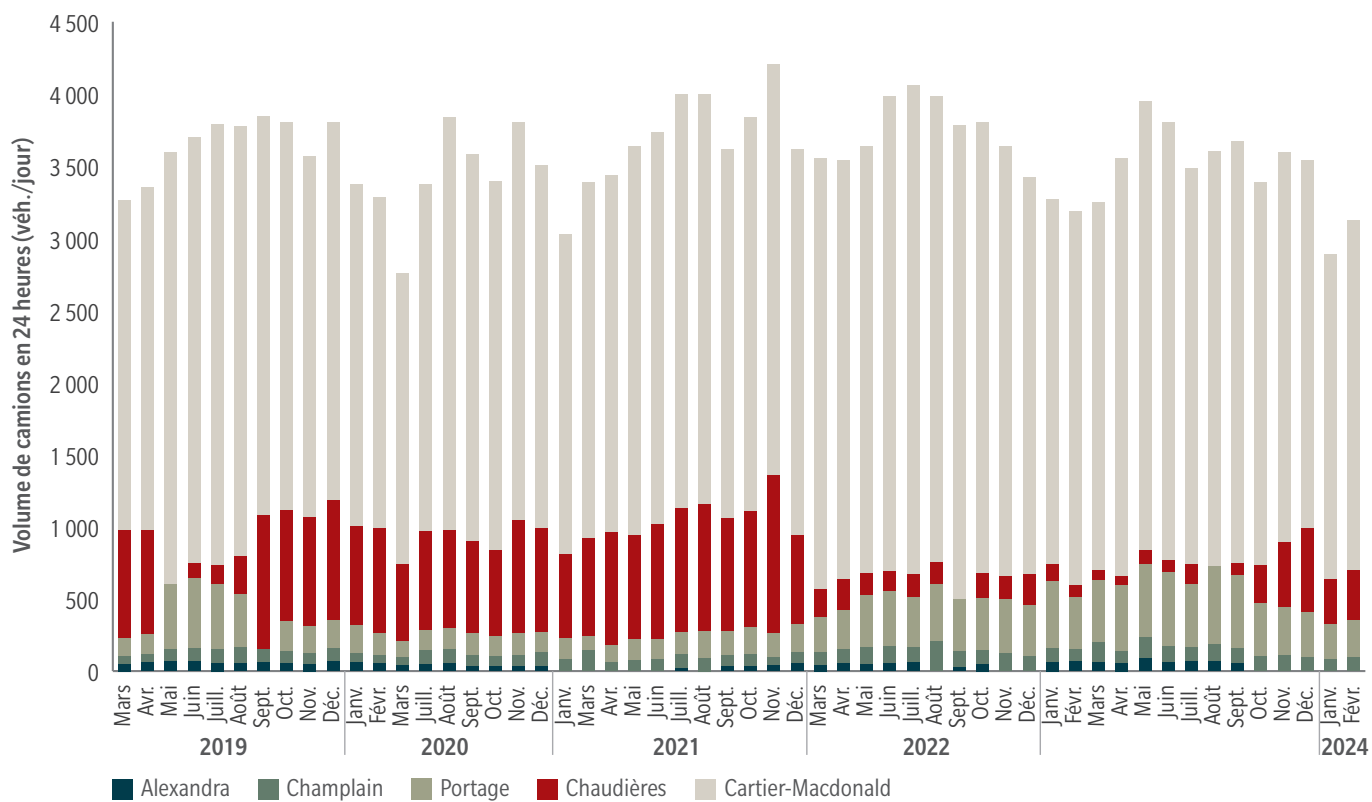
Figure 2-8 : Les débits de circulation sur les ponts interprovinciaux (2023-2024)



Source : Comptages véhiculaires, SPAC

Figure 2-9 : La circulation interprovinciale des camions lourds sur les ponts ^{1,2}

Le transport interprovincial de marchandises dans la région de la capitale nationale se trouve sur le pont Macdonald-Cartier et le pont des Chaudières. Le débit quotidien total de la circulation de camions lourds et articulés entre les provinces est demeuré stable ces dernières années, à environ 4 000 par jour, comme l'illustre la figure 2-8. Bien que le pont Macdonald-Cartier soit directement relié au réseau autoroutier du Québec à Gatineau, la connexion au réseau autoroutier provincial de l'Ontario est indirecte. L'itinéraire des camions à Ottawa comprend le corridor KERWN, qui traverse le secteur dense du Marché By au centre-ville. Cette situation constitue un enjeu de qualité de vie persistant pour les quartiers et les entreprises avoisinantes.



Remarques :

1. Le pont des Chaudières a été fermé de façon périodique en 2019, 2022 et 2023 à des fins d'entretien et de réparation.
2. Le pont Alexandra fait l'objet de restrictions de charge réduite depuis mars 2020, et a été fermé pour des travaux de réparations de 2023 à 2025.

Les changements liés à l'évolution des lieux de travail, aux avancées technologiques, aux dynamiques d'aménagement du territoire et à d'autres facteurs influencent tous la manière, le moment et les raisons des déplacements des personnes.

2.7 Principaux problèmes de transport interprovincial

Six principaux problèmes liés au transport interprovincial dans la région de la capitale nationale ont été identifiés 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 aux heures de pointe du matin et de l'après-midi, ce qui entraîne des embouteillages lorsque la capacité véhiculaire est atteinte. Bien souvent, ces véhicules ne transportent qu'un seul occupant et requièrent donc plus d'espace routier par personne que d'autres moyens de transport (comme le transport en commun, le covoiturage, la marche ou le vélo). En 2022, près de la moitié de tous les déplacements interprovinciaux aux heures de pointe étaient effectués en véhicule à occupant unique.

Trajets indirects pour les camions : Les camions disposent de peu d'options pour traverser la frontière interprovinciale, et n'ont pas d'accès direct entre les autoroutes de l'Ontario et les liens interprovinciaux. Par conséquent, ils doivent passer par les centres-villes et les quartiers d'Ottawa et de Gatineau pour accéder à l'un des deux ponts où leur circulation est autorisée. 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 : À Gatineau, la population active dépasse le nombre d'emplois, et cette situation devrait se maintenir au-delà de 2050. Par conséquent, de nombreux résidents doivent franchir la rivière des Outaouais le matin pour se rendre au travail à Ottawa et en revenir l'après-midi. Cette situation peut entraîner des ralentissements importants sur les liens interprovinciaux et met en évidence l'importance que revêt la prise en compte de la croissance dans un souci d'égalité d'accès aux possibilités d'emploi.

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, malgré les améliorations apportées ou prévues aux réseaux de transport actif à Ottawa et à Gatineau, la répartition géographique des ponts dans la région oblige les usagers à passer par le centre-ville, peu importe leur destination. 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 : Le bâti urbain existant et d'importantes considérations patrimoniales, écologiques et autres laissent bien peu d'espace aux entrées et aux sorties des liens actuels. Il est donc impossible d'élargir les accès routiers menant aux ponts existants, et l'augmentation de la capacité sur ces ponts doit reposer sur une optimisation du transport en commun et des modes de transport actif.

Gouvernance régionale et prise de décision : Les villes d'Ottawa et de Gatineau et des organismes provinciaux et fédéraux collaborent souvent dans le cadre d'études en matière de transport interprovincial et d'opérations, surtout pour la prestation de services de transport en commun interprovincial. Pourtant, il demeure possible d'améliorer la collaboration et la coordination régionales afin de favoriser l'orientation et la priorisation des investissements de capitaux en transport dans la région de la capitale nationale, comme l'a proposé en 2025 le ministère fédéral du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Le transport partagé repose sur l'utilisation de la même ressource de transport par plusieurs personnes. Cette pratique a déjà été largement commercialisée grâce au service de transport à la demande.



2.8 Nouvelles tendances

De nombreuses tendances se dessinent dans les zones urbaines, y compris la région de la capitale nationale. Les changements liés à l'évolution des lieux de travail, aux avancées technologiques, aux dynamiques d'aménagement du territoire et à d'autres facteurs influencent tous la manière, le moment et la raison des déplacements des personnes. Si le résultat direct de ces tendances demeure incertain, 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 opportunités. Il faut donc assurer un suivi de ces tendances afin que les systèmes de transport puissent s'adapter à l'évolution des habitudes de déplacements que ces tendances amènent dans leur sillage.

Situation du télétravail : Bien que la pandémie de COVID-19 ait accéléré le passage au télétravail, on observe depuis une diminution progressive du nombre de personnes travaillant à domicile. En septembre 2024, le gouvernement fédéral, principal employeur dans la région de la capitale nationale, a exigé que ses employés soient présents au bureau au moins trois jours par semaine. Cette tendance se poursuit alors que de nombreux autres employeurs de la région adoptent des politiques similaires de retour au lieu de travail. Il faudra continuer à suivre l'évolution du travail à distance et des formules de travail hybride au cours des prochaines années, à mesure que les habitudes de déplacement se stabilisent.

Commerce électronique : Au cours des dernières années, le commerce électronique s'est développé en Amérique du Nord. De nombreux résidents ont tiré parti des 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. Malgré ces changements, le volume et la mobilité des camions sur les ponts interprovinciaux sont demeurés relativement stables. Un virage vers l'utilisation de fourgonnettes et de vélos cargos électriques de livraison s'est également amorcé à l'échelle régionale. 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 Gatineau et d'Ottawa comprennent des directives favorisant les communautés complètes, des endroits où les gens peuvent vivre, travailler et se divertir à proximité, sans avoir à effectuer de longs déplacements. Les prévisions actuelles suggèrent que le nombre de résidents de Gatineau continuera à y dépasser celui des emplois, et que de nombreuses personnes feront la navette entre Gatineau et Ottawa pour se rendre au travail. Toutefois, cette situation pourrait changer à mesure que les politiques de Gatineau favoriseront la croissance économique et l'augmentation du nombre d'emplois locaux.

Au cours des dernières années, le commerce électronique s'est développé en Amérique du Nord. De nombreux résidents ont tiré parti des 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.

Grâce aux commentaires des organismes de la région de la capitale nationale 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.

Péage urbain : La tarification de la congestion est un outil en vertu duquel les utilisateurs paient des frais dans les secteurs congestionnés pour les encourager à utiliser 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. L'utilisation de cet outil pourrait un jour être envisagée.

Véhicules automatisés (VA) : Les véhicules automatisés peuvent exécuter des tâches de conduite sans l'intervention d'un conducteur humain. Ces véhicules varient en fonction du degré d'automatisation, mais certaines entreprises effectuent des recherches et conçoivent des véhicules capables de fonctionner de façon hautement automatisée nécessitant une intervention humaine beaucoup moins importante. Le temps nécessaire pour généraliser l'utilisation des VA est inconnu, et les estimations varient considérablement. Une fois pleinement déployés, ces véhicules pourraient transformer en profondeur les modèles de mobilité partout dans le monde et dans la région de la capitale nationale. Certaines études suggèrent qu'ils pourraient contribuer à améliorer la sécurité et la capacité des réseaux routiers, puisqu'ils peuvent circuler à proximité les uns des autres sans erreur humaine. En revanche, leur déploiement pourrait également entraîner une hausse des kilomètres-véhicules parcourus et un étalement urbain, puisque les véhicules entièrement automatisés pourraient inciter davantage de gens à se déplacer en voiture sur de plus longues distances. Le transport de marchandises pourrait également changer grâce à l'adoption de technologie automatisée plus poussée. Le transport en commun est l'un des premiers moyens de transport pour lesquels l'automatisation peut améliorer la qualité du service et la fiabilité; actuellement, la ligne de la Confédération de l'O-Train d'Ottawa fonctionne grâce au contrôle automatisé des trains. Au cours des prochaines années, à mesure que le déploiement des véhicules automatisés se concrétisera, il deviendra de plus en plus important d'élaborer un cadre stratégique régional solide pour éviter une plus grande congestion, une réduction d'achalandage dans le transport en commun et l'augmentation de l'étalement urbain.

Virage électrique : De nombreux fabricants de véhicules ont investi massivement dans leur capacité à produire des véhicules électriques (VE) à batterie rechargeable. Grâce à l'augmentation des investissements et à la multiplication des subventions gouvernementales, les VE sont devenus plus courants sur les routes d'Ottawa et de Gatineau. Cette option peut réduire considérablement les émissions à effet de serre, mais soulève des questions sur la façon dont les municipalités mettront en place des réseaux efficaces de recharge. Tous les ordres de gouvernement soutiennent l'adoption des véhicules électriques comme stratégie clé pour réduire les émissions au cours des prochaines années.

Véhicules connectés : Les véhicules et les systèmes à distance peuvent communiquer sur un réseau sans fil en temps réel. Cette technologie permet d'intégrer des systèmes de paiement des tarifs entre les organismes 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-véhicule 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.

Transport partagé : Le transport partagé repose sur l'utilisation de la même ressource de transport par plusieurs personnes. 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.

Mobilité-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 qui remplace la vente de véhicules ou de déplacements à bord de moyens de transport. Ce concept est appelé « mobilité-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.



Le plan stratégique prévoit une fourchette de personnes en télétravail allant de 13 % à 26 % en 2050, en fonction des observations de 2024 dans la région de la capitale nationale.

2.9 Les déplacements interprovinciaux dans la région de la capitale nationale en 2050

De 2022 à 2050, la population de la région de la capitale nationale devrait connaître une hausse de 37 % pour atteindre 1,9 million d'habitants, tandis que le nombre d'emplois devrait augmenter de 26 % pour s'établir à 960 000 au cours de la même période. Cette croissance pourrait se traduire par une augmentation de 50 % du nombre de navetteurs entre les provinces au cours des vingt prochaines années.

Le plan stratégique s'est penché sur le portrait des déplacements interprovinciaux dans la région de la capitale nationale en 2050, compte tenu des tendances actuelles et des intrants des organismes gouvernementaux et des parties prenantes sur les priorités en matière de transport. Ce point a constitué un élément clé de la mise à jour technique de 2025, qui a permis de conduire des tests de sensibilité afin de mieux cerner les écarts entre la trajectoire actuelle et la vision ainsi que les objectifs du plan stratégique.

Les questions principales :

- Comment les besoins en matière de déplacements changeront-ils d'aujourd'hui à 2050?
- Comment les améliorations au réseau de transport prévues, comme le TramGO, influenceront-elles l'accès aux opportunités qu'offre la région de la capitale nationale?
- Quelle serait la situation des défis actuels en matière de transport en 2050 et quels nouveaux défis pourraient surgir?

Facteurs inconnus et incertitudes

Comme dans toute planification à long terme, il existe plusieurs facteurs inconnus et incertitudes qui peuvent influencer les résultats. La pandémie a mis 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

Comme le nombre de navetteurs devrait augmenter, les périodes d'heure de pointe pourraient commencer plus tôt et se terminer plus tard. Cette prolongation est influencée par le moment où les personnes choisissent de se déplacer et par la flexibilité croissante des horaires de travail. Si la demande s'étale dans le temps, la pression sur le réseau de transport s'en trouve allégée, ce qui permet soit d'accommoder un plus grand nombre de déplacements, soit de réduire les files d'attente aux heures de pointe.

Nombre de personnes en télétravail à long terme

Le plan stratégique a tenu compte d'une plage de taux de télétravail en 2050, en se fondant sur les observations de 2024 dans la région de la capitale nationale. 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 signifie un changement dans la chaîne d'approvisionnement, soit davantage de livraisons directement aux utilisateurs finaux à l'aide de véhicules plus petits. Cependant, la circulation interprovinciale de camions lourds est demeurée stable au cours des dernières années.

Effet de la demande induite

La demande induite repose sur le principe « construisez-le et ils viendront », ou « ajoutez de la capacité et ils l'utiliseront ». Ceci peut créer des effets non durables, comme dans le cas où des infrastructures routières viendraient augmenter le nombre de voitures et favoriser l'étalement urbain. Mais il peut aussi y avoir des effets durables dans le cas d'aménagement de pistes cyclables séparées qui encouragent le vélo ou des services de transport en commun supplémentaires qui attirent un plus grand nombre d'utilisateurs.

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.

Taux de croissance économique

Le plan stratégique repose sur une gamme de projections de population et d'emploi axées sur les scénarios les plus probables de croissance économique. On ne sait pas encore comment l'économie future influencera les modèles d'aménagement et de déplacement.

En 2050, on s'attend à ce que le nombre d'utilisateurs du réseau de transport interprovincial ait plus que doublé par rapport à 2022.

La durée des déplacements interprovinciaux en automobile pour se rendre au travail à l'heure de pointe du matin devrait augmenter d'environ 25 % de 2022 à 2050.

À Ottawa, le nombre d'emplois devrait augmenter plus rapidement que la population, tandis qu'à Gatineau, la population devrait dépasser le nombre d'emplois. Ce déséquilibre engendre une demande supplémentaire pour les déplacements interprovinciaux, qui devraient augmenter de plus de 50 % d'ici 2050. La coordination et l'intégration entre les organismes gouvernementaux des deux provinces devraient permettre d'améliorer considérablement le transport, comme la mise en œuvre du projet TramGO. Ces améliorations contribuent à faciliter les connexions de déplacement dans l'ensemble d'une seule et même région et à assurer un accès équitable aux possibilités.

Bien que l'avenir du télétravail à long terme demeure incertain, il devient de plus en plus évident que les conditions d'emploi d'avant la pandémie ne reviendront probablement pas entièrement, notamment en ce qui concerne les emplois de bureau. Ces modèles de travail en constante évolution transforment la demande en transport aux heures de pointe, l'achalandage des transports en commun, la vitalité des centres-villes ainsi que l'ampleur et la nature des déplacements interprovinciaux. Ils contribuent également à modifier l'aménagement du territoire, comme la conversion d'espaces commerciaux en logements. Ceci laisse présager des transformations potentielles à long terme de l'aménagement du territoire et une réduction continue de la superficie des bureaux fédéraux.

Les améliorations au 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 durable des infrastructures de liens interprovinciaux, puisqu'il est prévu que la part modale interprovinciale globale du transport en commun, de la marche et du vélo augmente de 10 % comparativement à 2022. Il est également prévu que le nombre d'usagers du transport en commun à l'heure de pointe du matin en direction d'Ottawa augmente de 100 % en raison des améliorations apportées au transport en commun qui créent une solution de rechange attrayante à l'utilisation de véhicules privés. Ce choix augmentera considérablement la capacité de transport de personnes sur les liens interprovinciaux.

Lorsqu'on considère les améliorations prévues aux services de transport en commun d'ici 2050, le projet TramGO présente le plus grand potentiel d'attirer un nouvel achalandage interprovincial, représentant 83 % de l'augmentation prévue. En comparaison, la transformation potentielle du pont Chef-William-Commanda en infrastructure pour le réseau de transport en commun devrait entraîner une hausse de l'achalandage de 15 %, en plus de nécessiter des investissements importants pour soutenir une offre de transport en commun à plus grande capacité.

Cette hausse de la proportion de déplacements effectués au moyen de moyens 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.



La circulation des camions lourds devrait également s'intensifier à mesure que la région se développe, alors que l'absence de connexions directes entre les autoroutes de l'Ontario et les liens interprovinciaux persiste.

Malgré les améliorations apportées au transport en commun et le nombre de personnes qui demeureront en télétravail, on continuera d'observer de la congestion et des retards sur les liens, qui toucheront surtout les personnes qui se déplacent en automobile ou les camions. On s'attend à ce que la durée des déplacements interprovinciaux en automobile le matin augmente d'environ 25 % de 2022 à 2050. Les retards attribuables à la congestion ont des impacts négatifs sur l'économie, car le temps passé dans les embouteillages empêche les gens de contribuer à l'économie et augmente les délais de transport des marchandises. À mesure qu'une plus grande capacité sur les ponts du centre-ville est consacrée à l'amélioration du service de transport en commun, l'ajout de connexions interprovinciales à l'extérieur du cœur de la capitale permettrait de raccourcir la distance de certains déplacements et de réduire les délais pour les personnes qui franchissent la rivière.

On prévoit une augmentation des déplacements interprovinciaux à pied et à vélo d'ici 2050. La plupart des déplacements interprovinciaux effectués en transport actif couvrent une distance inférieure à 16 km. Ce point a été examiné plus en détail dans la mise à jour technique de 2025, avec des analyses de sensibilité portant sur les vélos électriques, qui suggèrent une augmentation potentielle de 150 % du nombre de déplacements interprovinciaux à vélo en période de pointe en 2050 par rapport à 2022. En raison de l'allongement des trajets parcourus, attribuables au virage électrique et à l'amélioration des infrastructures, une grande partie de la population de la région de la capitale nationale se trouve désormais à une distance raisonnable à vélo d'un lien interprovincial. Les régions suburbaines et rurales situées à l'est et à l'ouest d'Ottawa et de Gatineau font figure d'exceptions, car les liens interprovinciaux sont trop éloignés pour que la majorité des gens puissent s'y rendre à vélo. La création d'un nouveau lien interprovincial doté d'infrastructures de qualité pour les piétons et les cyclistes, dans l'une ou l'autre de ces régions, favoriserait davantage les déplacements à pied et à vélo en offrant de nouvelles connexions pour le transport actif.

La circulation des camions lourds devrait également s'intensifier à mesure que la région se développe, alors que l'absence de connexions directes entre les autoroutes de l'Ontario et les liens interprovinciaux persiste. Cette situation nuira à la prospérité économique, notamment à la santé, à la sécurité et à la qualité de vie, car les camions devront traverser certains quartiers denses et le centre-ville d'Ottawa pour atteindre les liens interprovinciaux. Les camions lourds circulent également dans le centre-ville de Gatineau.

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

2.10 Variabilité des déplacements interprovinciaux

Le présent plan stratégique met l'accent sur une plage de demandes en transport potentielles pour 2050, tout en tenant compte des facteurs inconnus et des incertitudes discutés à la section précédente. Toutefois, certaines infrastructures envisagées pour soutenir la région en 2050 auront une durée de vie bien supérieure à cet horizon de planification. Par exemple, un nouveau pont interprovincial serait conçu et construit pour durer jusqu'à 125 ans, ce qui signifie qu'il resterait en service bien au-delà de 2150. Les incertitudes quant au rythme de croissance, à l'emplacement du développement et des lieux de travail futurs et aux progrès technologiques, parmi bien d'autres facteurs, rendent la prévision de ces conditions futures particulièrement difficile. Bien que les projections à long terme en matière de croissance et de déplacements au-delà de 2050 soient intrinsèquement incertaines, le plan stratégique a permis d'explorer les tendances actuelles et les principes de planification susceptibles d'influencer les considérations liées au transport à long terme au-delà de 2050.

Si les tendances récentes de croissance régionale se poursuivent au-delà de 2050, la population pourrait augmenter considérablement dans la seconde moitié du siècle. Les tendances actuelles en matière d'aménagement laissent croire qu'une grande partie de cette croissance pourrait se produire en zone suburbaine. Avec l'augmentation de la population, les déplacements interprovinciaux pourraient également croître, exerçant une pression accrue sur les infrastructures existantes et futures. Il faudra donc continuer à mettre l'accent sur le soutien aux déplacements en transport en commun, à pied et à vélo.

Le transport en commun est généralement le plus efficace lorsqu'il dessert des zones à forte densité, ce qui permet d'assurer des services fréquents et des trajets directs. Cela pourrait signifier la mise en place de liens de grande qualité et à forte capacité vers des régions où la concentration d'emplois est élevée, comme le centre-ville. Cela pourrait aussi impliquer la création de nouvelles liaisons directes entre les zones suburbaines situées de part et d'autre de la rivière des Outaouais, afin de raccourcir les trajets à mesure que la région se développe.





Les transports actifs représentent des modes efficaces et économiques de déplacement, particulièrement bien adaptés aux trajets sur de courtes distances et pour le « dernier kilomètre » vers des stations de transport en commun rapide. À long terme, des liens interprovinciaux bien répartis dans la région, dotés d'infrastructures de transport actif de qualité et reliés aux stations de transport en commun rapide, favoriseront les déplacements interprovinciaux durables. L'accélération de la micromobilité électrique et la popularité grandissante des vélos électriques devraient progressivement permettre de parcourir de plus longues distances à des vitesses plus élevées, rendant ces moyens de transport attrayants pour un plus grand nombre de déplacements.

Bien que le transport en commun et les modes de transport actif tireraient avantage de nouveaux liens bien répartis franchissant la rivière à mesure que la région se développe, cette approche profiterait également aux communautés situées aux abords des liens existants. Lorsque les déplacements interprovinciaux sont concentrés sur un petit nombre de liens, comme le corridor KERWN, la qualité de vie des résidents des secteurs environnants en pâtit. En répartissant plus équitablement la demande régionale en transport dans l'ensemble de la région de la capitale nationale, tous modes confondus, on peut mieux équilibrer ces effets.

3 Vision du transport interprovincial en 2050

LA VISION DU PLAN STRATÉGIQUE

D'ici 2050, le réseau de transport franchissant 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 réseau de liens favorisera une mobilité équitable et la circulation sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises, tout en respectant l'environnement 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 l'atteinte des buts et des objectifs communs et elle repose sur cinq piliers stratégiques :

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

La figure 3-1 présente en détail les principaux objectifs de chaque pilier stratégique. Trouver un juste équilibre entre les piliers et les objectifs et en comprendre les interactions est l'un des défis du plan stratégique. Les stratégies qui sont très avantageuses pour un pilier peuvent avoir des conséquences négatives pour un autre.

Défi du plan stratégique : trouver un juste équilibre entre les piliers et en comprendre les interactions.

Figure 3-1 : Piliers stratégiques et objectifs

Pilier 1 : Une seule et même région (intégration du transport)		
Intégration physique	Intégration organisationnelle	Intégration symbolique
• Des centres-villes d'Ottawa et de Gatineau qui sont bien reliés entre eux et qui forment des plaques tournantes de transport multimodal • Un aménagement du territoire et une infrastructure de liens interprovinciaux qui se soutiennent mutuellement	• 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 • Des occasions significatives de faire participer les Algonquins Anishinabeg	• 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
Pilier 2 : L'utilisation durable des infrastructures de liens interprovinciaux		
Transport plus efficace des personnes et des marchandises	Options de transport agréables et pratiques	
• Augmentation de l'utilisation de moyens de transport durables et qui optimisent l'espace disponible pour les déplacements interprovinciaux • Réduction de l'utilisation de l'automobile et de la demande générale pour les déplacements interprovinciaux en période de pointe	• Meilleures options de mobilité offertes pour les déplacements interprovinciaux	
Pilier 3 : L'environnement et les changements climatiques		
Qualité de l'environnement	Résilience	Protection de l'environnement
• 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 et meilleure atténuation des perturbations des zones naturelles, des voies navigables et des parcs le long de la rivière



Pilier 4 : L'économie

Prospérité et compétitivité	Liens au-delà de la région	Efficacité et responsabilité fiscale
• Réduction des retards pour les personnes et les marchandises qui franchissent la rivière • Appui au tourisme dans la région de la capitale nationale	• Réduction du temps de déplacement entre les réseaux autoroutiers provinciaux	• Dépenses réglementées et sources de financement durable pour les infrastructures, les services et l'entretien des liens interprovinciaux

Pilier 5 : La qualité de vie

Équilibre entre le transport de marchandises et une excellente qualité de vie	Sécurité et protection	Accès aux possibilités et à la nature
• 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, principalement par la diminution de la longueur des trajets domicile-travail • Accès équitable à des déplacements efficaces pour franchir la rivière • Amélioration de l'accès aux espaces naturels de la région



4 Orientations du plan

Si les tendances et les conditions actuelles se maintiennent, la région de la capitale nationale devra relever d'importants défis en matière de transport d'ici 2050.

De plus, il existe des écarts entre la région de la capitale nationale de 2050, qui repose sur les tendances, et celle souhaitée, décrite dans la vision, les piliers et les objectifs.

Le présent chapitre décrit comment ces défis et ces écarts sont abordés dans le plan stratégique. Une approche globale a été utilisée pour élaborer plusieurs scénarios qui tiennent compte de divers projets et investissements en matière de transport. Chacun de ces scénarios a été raffiné de manière à s'aligner sur la vision et les piliers, selon différentes combinaisons d'infrastructures et d'orientations politiques.

4.1 Approche du plan stratégique

L'analyse des conditions actuelles et futures, ainsi que l'évaluation de scénarios intégrant des politiques et des projets d'infrastructure, reposent sur un cadre de données et d'hypothèses de croissance régionale. Ce contexte est un élément au cœur de l'élaboration des orientations du plan stratégique, et les éléments suivants constituent une approche générale pour l'élaboration et l'analyse des orientations potentielles.

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

L'incertitude entourant le rythme de la croissance démographique et de l'emploi, ainsi que les endroits où elle se manifesterait dans la région de la capitale nationale au cours des 25 prochaines années, demeure un thème central identifié lors de la mise à jour de 2025 du ce plan stratégique.

Les progrès réalisés dans le domaine des technologies de mobilité et la mise en œuvre de grands projets de transport interprovincial, comme le projet TramGO de la STO et un nouveau pont interprovincial dans l'est, suggèrent qu'un cadre de travail flexible ainsi qu'une collaboration régionale seront plus que jamais nécessaires. Cela contribuera à faire progresser les principaux projets inter provinciaux et à orienter les déplacements inter provinciaux au cours des 25 prochaines années et au-delà.

Ce plan stratégique évoluera et nécessitera des révisions périodiques en raison de l'évolution des habitudes de déplacement, des infrastructures de transport, des politiques d'aménagement du territoire et des sources de données disponibles. Ces mises à jour s'appuieront sur le cadre de suivi prévu et guideront les améliorations futures du cadre de suivi.

- 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 changeantes.

La collecte et le suivi continus et améliorés des données seront au cœur de l'évolution du plan stratégique, afin de soutenir une prise de décision éclairée, fondée sur des données probantes et adaptée aux réalités changeantes. Dans cette optique, la mise à jour technique de 2025 a utilisé les données origine-destination régionales les plus récentes (2022) pour les déplacements des résidents ainsi que les nouvelles données origine-destination pour les déplacements par camion (2023). La CCN poursuivra la collaboration avec les partenaires régionaux pour recueillir régulièrement des données sur les déplacements interprovinciaux.

Des efforts visant à recueillir des données de meilleure qualité, et sur une base plus fréquente, sont en cours avec les partenaires régionaux, en parallèle des mises à jour régulières prévues de ce plan stratégique. Ces efforts visent à améliorer la prise de décision et à valider les constats et les analyses liés aux déplacements interprovinciaux.

- 3. Une collaboration régionale :** collaborer et assurer la coordination des transports dans toute la région.

La création de nouveaux forums pour la coordination de la planification et de l'analyse du transport régional, tels que le comité TRANS, permettra de bâtir sur les pratiques actuelles de planification collaborative et favorisera la collaboration accrue pour la planification et la prestation des services de transport interprovincial. Bon nombre des initiatives existantes visant à améliorer les déplacements interprovinciaux sont renforcées et soutenues par la vision et les objectifs de ce plan stratégique. Dans cette optique, la CCN peut jouer un rôle déterminant grâce à son mandat unique visant à faciliter la coordination des efforts régionaux en matière de transport, un rôle devenu de plus en plus important et intégré aux priorités de son plan d'entreprise depuis 2024.

- 4. Tirer parti des occasions :** tirer parti des tendances émergentes en matière de technologie et des habitudes de déplacements.

La pandémie de COVID-19 a précipité des tendances qui étaient déjà présentes, comme le télétravail, l'apprentissage à distance et les achats en ligne. En septembre 2024, le gouvernement fédéral, principal employeur dans la région de la capitale nationale, a exigé que ses employés soient présents au bureau au moins trois jours par semaine. Cette tendance se poursuit alors que de nombreux autres employeurs de la région adoptent des politiques similaires de retour au lieu de travail. Les formules de travail hybride et de télétravail à long terme peuvent modérer la hausse des déplacements en période de pointe à mesure que la région se développe. Par exemple, une répartition plus efficace des déplacements liés au travail hybride tout au long de la semaine permettrait de réduire la congestion routière aux heures de pointe. L'évolution des formules de télétravail et de travail hybride devra faire l'objet d'un suivi au cours des prochaines années, à mesure que les habitudes de déplacement se stabilisent.



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 habitudes et les comportements de déplacement dans la région de la capitale nationale.

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. Même avec les formules de travail hybrides, la croissance de la population et la hausse du nombre d'emplois dans la région de la capitale nationale entraîneront une augmentation d'environ 50 % de déplacements interprovinciaux quotidiens pour se rendre au travail d'ici 2050, par rapport à aujourd'hui. Pour continuer à encourager les moyens de transport durables, particulièrement pendant les périodes de pointe, le nombre total de voies ordinaires de circulation doit être géré avec soin pour éviter de favoriser le choix pour des modes de transport non durables. À l'inverse, pour optimiser la capacité de déplacements de personnes sur les ponts (notamment dans le cœur de la capitale où la demande est la plus forte), il sera nécessaire de réallouer certaines voies de circulation au transport en commun et aux véhicules à haut taux d'occupation, afin de favoriser des déplacements plus efficaces.

Des investissements immédiats et à court terme dans les projets de transport en commun à grande capacité, comme le projet TramGO et la phase 2 de l'O-Train d'Ottawa, augmenteront considérablement le nombre de personnes utilisant les transports en commun.

Grâce au virage modal anticipé vers les transports en commun, les véhicules à haut taux d'occupation et les moyens de transport actif, conjugué à l'adoption de véhicules carboneutres, les émissions de gaz à effet de serre associées aux déplacements interprovinciaux pourraient être nettement réduites d'ici 2050.

4.2 Mise à l'essai des orientations

Dans le cadre du processus de planification stratégique et de mise à jour technique de 2025, plusieurs scénarios ont été préparés et testés afin de comparer les effets de différentes initiatives et divers investissements en matière de transport sur les schémas et les habitudes de déplacement dans la région de la capitale nationale. L'analyse repose sur la demande future de 2050 en matière de déplacements et compare les résultats aux conditions de référence décrites précédemment au point 2.7.

Les résultats visent à guider les décisions liées à la conception et aux modifications éventuelles des infrastructures, tout en tenant compte du fait que la région de la capitale nationale peut évoluer de multiples façons au cours des 25 prochaines années et au-delà.

Ces scénarios s'inscrivent dans deux grandes thématiques :

1. Une meilleure utilisation des liens interprovinciaux actuels

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

Questions principales abordées dans les scénarios de cette catégorie :

- Quelles seraient les répercussions pour la région de la capitale nationale si les déplacements interprovinciaux étaient limités uniquement aux projets d'infrastructure actuellement planifiés par les partenaires régionaux, sans ajout de nouvelles grandes infrastructures interprovinciales?
- Comment la localisation de l'emploi influence-t-elle les habitudes de déplacements en période de pointe?
- Quels sont les effets potentiels des initiatives et des politiques liées à des programmes, comme les mesures de gestion de la demande de déplacements et la reconfiguration des routes?

Éléments évalués

- L'influence du télétravail et des bureaux à distance/espaces partagés sur la demande en transport.
- De nouvelles politiques favorisant le virage vers les modes de transport actif et les vélos électriques.
- L'élargissement des programmes de gestion de la demande en transport pour les grands employeurs.
- Les politiques qui limitent la circulation des camions lourds dans le cœur de la capitale.

Conclusions

Il est possible d'optimiser la capacité de transport de personnes avec l'infrastructure interprovinciale 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.

Le lieu de résidence choisi par les habitants a des répercussions sur la demande de transport en fonction du lieu de travail.

Les déplacements interprovinciaux des camions lourds ne seraient pas réduits de manière significative dans le cœur de la capitale sans de nouvelles infrastructures et la mise en œuvre de restrictions à la circulation de camions ou de modifications au réseau de camionnage.

L'interdiction ou la restriction des camions lourds sur le pont Cartier-Macdonald sans un nouveau lien interprovincial ne ferait que déplacer la circulation de ceux-ci vers le pont des Chaudières.

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

Selon l'analyse de 2022 et la mise à jour de 2025 du présent plan stratégique, les nouvelles infrastructures ne suffiront pas à elles seules à résoudre les problèmes liés aux déplacements des camions lourds dans le cœur de la capitale. La prochaine étape consiste à élaborer une stratégie régionale de transport des marchandises afin de cerner les mesures coordonnées les plus efficaces prises aux échelons municipaux, provinciaux et fédéraux pour atténuer les effets des camions lourds interprovinciaux. Voici quelques mesures non liées aux infrastructures qui peuvent être envisagées :

Élargir et ajuster les parcours du réseau interprovincial de camionnage, en recourant notamment à des mesures incitatives et/ou dissuasives, afin de mieux répartir la circulation des camions lourds à travers la région et en fonction des périodes de la journée. Ceci nécessite une collaboration avec les municipalités locales afin d'évaluer les solutions alternatives et les répercussions sur d'autres communautés 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 nécessite une collaboration avec l'industrie du transport de biens. Une telle approche permettrait de retirer les plus gros camions des zones urbaines et d'augmenter le nombre de plus petits camions en circulation.

Intégrer les politiques et les plans en vigueur, comme les stratégies relatives à la circulation des biens et aux itinéraires des camions mises en œuvre 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 œuvre ces mesures varient, ce qui nécessite une collaboration et une coordination entre la CCN, les municipalités, les provinces, les partenaires de l'industrie et d'autres intervenants.



2. Investir dans les grandes infrastructures

Cette orientation 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.

Questions principales abordées dans les scénarios de cette catégorie :

- Comment un nouveau lien interprovincial influence-t-il les habitudes de déplacement dans la région? Comment l'emplacement de ce lien influence-t-il son efficacité?
- Dans quelle mesure le réaménagement de voies pour le transport en commun sur les liens interprovinciaux actuels peut-il aider à optimiser la capacité de déplacement des personnes et à réduire la circulation automobile dans le cœur de la capitale?
- Quelles mesures supplémentaires, combinées à la nouvelle infrastructure interprovinciale, permettront de réduire davantage les répercussions de la circulation automobile et de camions lourds dans le corridor KERWN et le cœur de la capitale?

Éléments évalués

- L'intégration de la boucle de transport en commun du centre-ville au projet TramGO et au corridor Rapibus, fonctionnant comme un service de tramway sur le pont du Portage et le prochain pont remplaçant le pont Alexandra.
- Un nouveau lien ouvert à tous les moyens de transport, à l'est, à l'ouest ou aux deux endroits.
- Le tunnel véhiculaire d'Ottawa pour relier le pont Macdonald-Cartier à l'autoroute 417, avec ou sans nouveau pont.
- La combinaison de mesures d'autorisation et de restriction pour le réseau de camionnage sur les infrastructures interprovinciales existantes et proposées.

Conclusions

- Des voies réservées au transport en commun sur les ponts existants, dans le cœur de la capitale, amélioreraient la connectivité du transport en commun et augmenteraient la capacité de déplacement des personnes par les liens où il y a une forte demande de déplacement. Une réduction de la circulation des véhicules privés sur les ponts existants du cœur de la capitale offre des opportunités d'améliorer d'autres modes de transport durables, tels que les véhicules à haut taux d'occupation ou davantage d'espaces protégés et améliorés pour la marche et le vélo.
- Le renouvellement du pont Alexandra est une excellente opportunité d'introduire une boucle bidirectionnelle dans le cœur de la capitale, avec des connexions potentielles au corridor Rapibus, en vue d'augmenter la capacité des déplacements interprovinciaux par transport en commun rapide au-delà du projet TramGO. Même si l'achalandage prévu d'ici 2050 ne justifie pas nécessairement un tel investissement, l'aménagement d'une boucle interprovinciale de transport en commun devrait faire l'objet d'une étude approfondie en collaboration avec les organismes de transport en commun et les municipalités, afin de préparer sa mise en œuvre future.

- Un nouveau lien interprovincial permettrait de raccourcir les déplacements interprovinciaux et d'éviter les trajets détournés, réduisant ainsi les trajets interprovinciaux sinueux qui doivent actuellement traverser le cœur de la capitale.
- Selon l'analyse réalisée dans le cadre de la mise à jour technique de 2025, un tunnel routier au centre-ville permettrait de réduire la circulation interprovinciale des camions lourds à l'heure de pointe du matin d'environ 65 % dans le corridor KERWN, et d'environ 10 % sur la traverse des Chaudières en 2050. Cependant, le tunnel n'offrirait pas aux camions d'autres options pour traverser la rivière des Outaouais, ce qui accentuerait davantage la dépendance du transport de marchandises au pont Cartier-Macdonald.
- Un nouveau lien permettrait de détourner le camionnage lourd interprovincial qui n'est pas destiné au cœur de la capitale. L'efficacité du report du trafic sera fortement liée à la localisation du lien, à l'efficacité de la connectivité avec les principales origines et destinations de la région et de la volonté des partenaires régionaux d'interdire les mouvements de camions interurbains dans le corridor KERWN. Un lien pour tous les modes de transport, situé à l'est, est plus susceptible de redistribuer efficacement la circulation des camions du cœur de la capitale et du corridor KERWN, comparativement à un lien situé dans l'ouest de la région de la capitale nationale.
- La déviation des camions lourds hors du cœur de la capitale nécessitera non seulement un nouveau lien interprovincial, mais aussi des modifications aux parcours du réseau interprovincial de camionnage et/ou l'application de mesures incitatives et dissuasives. Une stratégie régionale de transport des marchandises est nécessaire pour cerner les mesures coordonnées les plus efficaces prises aux échelons municipaux, provinciaux et fédéraux afin de mieux gérer les effets des camions lourds interprovinciaux.

Les améliorations pouvant être apportées à la capacité en termes de véhicules sur les liens actuels sont limitées dans le cœur de la capitale.

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

4.3 Résumé des principales conclusions

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

Traditionnellement, les déplacements pour se rendre au travail de Gatineau à Ottawa ont représenté la principale source de demandes en déplacement interprovincial aux heures de pointe du matin. À Gatineau, la croissance démographique prévue, conjuguée à une faible croissance de l'emploi, accentuera cette dépendance et entraînera une augmentation des déplacements pour accéder aux emplois situés à Ottawa d'ici 2050. 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 moyens de transport durables, il restera des emplois moins accessibles par le transport en commun, la marche et le vélo.

Les villes en croissance sont confrontées à des défis de mobilité, surtout lorsqu'il existe peu d'alternatives à l'auto et que de nombreux emplois sont concentrés dans les centres-villes. Il est nécessaire de privilégier la gestion du réseau pour optimiser l'utilisation de l'espace disponible, offrir des solutions alternatives et améliorer la fiabilité du transport. Le contexte de la région de la capitale nationale offre des possibilités uniques,

Pour détourner les camions interprovinciaux lourds du cœur de la capitale, il faudra plus qu'un nouveau lien interprovincial. Une stratégie régionale de transport des marchandises est nécessaire pour cerner les mesures coordonnées les plus efficaces prises aux échelons municipaux, provinciaux et fédéraux afin d'atténuer les effets des camions lourds interprovinciaux.

notamment la forte concentration d'emplois dans les centres-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, plus de possibilités sont offertes pour favoriser les moyens de transport plus efficaces là où la congestion se manifeste à des emplacements restreints, comme sur les liens interprovinciaux.

À long terme, des liens interprovinciaux bien répartis dotés d'installations de grande qualité pour le transport actif favoriseront les déplacements interprovinciaux à pied et à vélo. Le virage vers la micromobilité électrique et la popularité croissante des vélos électriques devraient également permettre de parcourir de plus longues distances plus rapidement avec ces moyens de transport. On prévoit également que le nombre de trajets interprovinciaux à vélo pourrait plus que doubler d'ici 2050 par rapport à 2022.

La demande la plus forte pour des liens interprovinciaux se trouve dans le cœur d'Ottawa et de Gatineau, dans le voisinage des liens interprovinciaux actuels. Cependant, il est difficile de créer des routes supplémentaires à ces endroits pour augmenter la capacité et d'améliorer des espaces 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 TramGO et l'achèvement de l'étape 2 de l'O-Train contribueront grandement à répondre à l'augmentation de la demande de transport en commun pour franchir la rivière des Outaouais et pour circuler dans toute la région. Ces 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.

La circulation des camions lourds se concentre dans les centres-villes de la région et dans le cœur de la capitale. D'une part, c'est là que se trouvent les principales destinations pour la livraison de marchandises, et d'autre part, c'est aussi l'itinéraire le plus direct pour les camions qui ne se rendent pas au cœur de la capitale, comme les camions forestiers. La circulation des camions lourds et articulés devrait également s'intensifier à mesure que la demande en marchandises augmentera dans la région, notamment en raison de la popularité croissante des achats en ligne. Les options qui consistent à transférer le transport de marchandises par gros porteurs et semi-remorques vers des véhicules plus petits, à modifier les horaires des déplacements et des livraisons et à réorienter ces véhicules vers des itinéraires alternatifs sont des objectifs qui nécessiteront de plus amples discussions avec les intervenants de l'industrie ainsi qu'une étude régionale détaillée sur le camionnage. Un nouveau lien interprovincial, jumelé à des mesures incitatives et/ou dissuasives municipales et provinciales, serait la solution la plus efficace pour réorienter les camions lourds hors du cœur de la capitale. Une étude sur les camions menée en collaboration avec les partenaires régionaux et les intervenants sera nécessaire pour déterminer les stratégies et les mesures optimales pour atténuer les répercussions du camionnage interprovincial.

4.4 Orientations du plan stratégique

Le plan stratégique s'articule autour des cinq piliers suivants, qui soutiennent la vision globale :

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

Progresser ensemble comme une seule et même région

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.

Structure 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 nous provenant d'autres pays, des investissements majeurs dans de nouvelles infrastructures qui traversent les frontières administratives ont donné lieu à 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, avec des ressources supplémentaires consacrées à des projets de mobilité interprovinciaux, comme le projet de remplacement du pont Alexandra, ainsi que le bureau du transport en commun de la CCN, qui appuie le projet TramGO de la STO. 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.

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

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

Planification coordonnée entre les organismes

L'actuel comité TRANS est un exemple de succès de collaboration et de coordination intergouvernementale déjà établies en matière de collecte de données, de modélisation et de prévision dans le domaine du transport 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 coordonnées récentes au sein de la région de la capitale nationale comprennent la mise à jour de l'Enquête origine-destination sur les déplacements des ménages (2022) et de l'enquête régionale sur les camions (2023).

Intégration des services et déplacements harmonieux

À l'heure actuelle, OC Transpo et la STO offrent des services d'autobus pour franchir la rivière des Outaouais et les tarifs sont harmonisés, dans la mesure où les laissez-passer 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 moyens de transport, les services de transport en commun interprovincial sont concentrés dans le cœur de la capitale et passent par les liens interprovinciaux actuels. Parmi les possibilités d'intégration accrue à long terme figurent une meilleure harmonisation des tarifs, un accès amélioré aux bornes et de meilleures correspondances entre les deux services interprovinciaux.

Le soutien continu accordé à 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.

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 concurrentielles par rapport aux véhicules personnels.

Mettre en œuvre les projets de transport en commun planifiés

Gatineau et Ottawa ont planifié et confirmé de nombreux projets de transport en commun, dont la mise en œuvre devrait se faire d'ici 2050. Ces projets sont essentiels pour améliorer la mobilité durable dans la région, un objectif partagé par tous les ordres de gouvernement.

Parmi les principaux projets, mentionnons le prolongement de l'étape 2 de l'O-Train à Ottawa ainsi que le projet TramGO.

Renforcer les liens interprovinciaux de transport actif

L'amélioration des réseaux interprovinciaux de transport actif favorise 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 tout au long de l'année afin de faciliter les trajets vers et depuis les liens interprovinciaux. Les plans d'Ottawa et de Gatineau prévoient déjà des ajouts et des améliorations considérables au réseau.

Les observations faites au sujet des installations de transport actif sur le pont Chef-William-Commanda prouvent que les nouvelles infrastructures interprovinciales consacrées aux modes de transport actif peuvent attirer un grand nombre d'utilisateurs et entraîner une augmentation importante de la connectivité entre les deux rives.

Les acteurs régionaux devraient continuer à étudier de nouvelles opportunités de transport actif, par exemple la récente proposition de sociofinancement pour la construction d'une nouvelle passerelle traversant les rapides Deschênes de la rivière des Outaouais.

Soutenir le déploiement d'un service de vélopartage régional et l'adoption du vélo électrique

Le vélopartage permet de favoriser davantage le transport actif dans le cœur de la capitale et les quartiers environnants, où il sert de complément à d'autres modes de déplacement. Les efforts de collaboration visant à ramener le vélopartage dans la région d'Ottawa-Gatineau devraient être appuyés, car ce service pourrait améliorer de diverses manières la connectivité interprovinciale dans le domaine du transport actif.

Les acteurs régionaux devraient explorer davantage les possibilités de soutenir l'adoption des vélos électriques par des incitatifs et des infrastructures. Les vélos électriques offrent la possibilité de remodeler encore plus la mobilité urbaine et suburbaine en étendant la portée pratique des déplacements à vélo et en remplaçant les déplacements en voiture sur de plus longues distances. Les analyses réalisées dans le cadre de cette mise à jour technique et un nombre croissant de recherches montrent que les vélos électriques peuvent contribuer grandement à un changement de moyen de transport et à une réduction du recours à la voiture.

Élargir les programmes de gestion de la demande en transport

Les programmes de gestion de la demande en transport visent à réduire le nombre de déplacements effectués, à encourager une diminution des déplacements pendant les périodes de pointe et à changer les 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 une utilisation plus efficace des infrastructures actuelles et peuvent rendre les déplacements plus fiables et plus agréables. Le plan stratégique prévoit un élargissement des programmes rigoureux et efficaces de gestion de la demande en transport d'Ottawa, de Gatineau et du gouvernement fédéral.



Points principaux de l'analyse :

L'augmentation attendue du nombre de véhicules électriques à l'avenir réduira considérablement les émissions de gaz à effet de serre liées au transport.

Les nouvelles infrastructures renforcent la résilience du réseau aux conditions météorologiques extrêmes en créant de nouveaux trajets de contournement en cas de dégâts liés aux intempéries.

Permettre à davantage de personnes de circuler sur les liens interprovinciaux

L'amélioration de l'utilisation des liens interprovinciaux actuels et futurs grâce à une augmentation de leur capacité de déplacement des personnes constitue un élément important de la gestion et de l'adaptation des transports interprovinciaux à mesure que la région se développe. La reconfiguration 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 qui permettraient d'améliorer leur efficacité ainsi que les possibilités d'expansion.

Protéger l'environnement et agir face aux changements climatiques

Pour favoriser la santé, le dynamisme et la convivialité de la région de la capitale, il est essentiel de protéger l'environnement et d'agir face aux changements climatiques. Les transports demeurent une source importante de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques; la réduction de ces émissions contribuera grandement à l'atteinte des grands objectifs fédéraux, provinciaux et municipaux 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 réduire le plus possible les répercussions environnementales des nouvelles infrastructures et d'intégrer à leur conception des mesures de résilience aux changements climatiques. L'action climatique 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 aux transports interprovinciaux.

Encourager l'utilisation de véhicules électriques

Les véhicules électriques jouent un rôle important dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports et dans l'atteinte des grands objectifs de réduction de ces émissions. L'utilisation accrue de véhicules carboneutres 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 tout de même nécessaire d'augmenter le nombre de déplacements au moyen du transport en commun et du transport actif pour gérer la demande en transport et favoriser 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 voiture, ils demeurent des sources de pollution. Ottawa et Gatineau visent toutes deux à se doter d'une flotte d'autobus carboneutres, grâce à un financement du gouvernement du Canada. Ces véhicules contribueront à réduire les émissions de gaz à effet de serre attribuables aux déplacements interprovinciaux. L'avancement du projet TramGo contribuera également à réduire les déplacements en autobus entre les deux rives.

Intégrer la résilience aux changements climatiques dans la conception

En plus des mesures de réduction des émissions, il est également important d'intégrer la résilience aux changements climatiques dans la conception. Les considérations 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 nécessitant peu d'entretien. La CCN continuera à adopter des pratiques exemplaires lors de la conception d'infrastructures résilientes aux changements climatiques dans tous ses projets.

Soutenir la prospérité économique

Les transports contribuent 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 mondiale et l'évolution de la logistique et des technologies de transport des marchandises ont modifié les besoins dans ce domaine au sein de la région de la capitale nationale. Bien que les centres commerciaux et les magasins de détail connaissent une baisse de fréquentation, avec pour conséquence une diminution de la demande de transport, la croissance des achats en ligne a augmenté la circulation des camions de livraison dans la région. À la fin de 2024, les ventes des magasins de détail avaient diminué de 2,2 % par rapport à l'année précédente, tandis que les ventes associées au commerce électronique avaient augmenté de 9,3 % au cours de la même période. Par conséquent, la baisse d'utilisation de l'automobile personnelle due à cette tendance pourrait en fin de compte être compensée par une augmentation du camionnage léger pour les livraisons à domicile.

D'ici 2050, la demande globale pour les déplacements interprovinciaux devrait augmenter de 50 %, tandis que la demande associée aux véhicules personnels et aux camions devrait augmenter d'environ 30 %; ces augmentations entraîneront des retards plus longs et davantage de congestion.

Il est démontré que les nouvelles infrastructures majeures n'apportent qu'un avantage limité du point de vue des retards de circulation; cependant, elles auraient l'avantage d'améliorer la connectivité du réseau et de permettre le transport de marchandises en dehors du cœur de la capitale.

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

Il est possible d'améliorer l'accès aux emplois et aux opportunités sociales dans le cœur de la capitale grâce à une meilleure utilisation de la capacité existante et à des investissements dans des transports en commun de plus grande ampleur. Cette approche permettrait aussi de stimuler le secteur du tourisme et favoriserait des options de déplacement durable entre les attractions culturelles et autres points d'intérêt touristiques des deux côtés de la rivière des Outaouais.

Un système de transport en commun à haut niveau de service fréquent et fiable entre les deux centres-villes réduirait la dépendance à la voiture pour les déplacements entre les bureaux fédéraux.

Points principaux de l'analyse :

Un nouveau lien interprovincial, combiné à des mesures supplémentaires pour réduire le nombre de camions lourds dans le cœur de la capitale, contribuera à une meilleure répartition des effets du camionnage dans l'ensemble de la région.

Pour réduire le nombre de camions dans le cœur de la capitale et sur les voies d'approche connexes à Gatineau et à Ottawa, les trois ordres de gouvernement doivent adopter une approche collaborative.

On s'attend à ce que les bouchons de circulation et les retards augmentent d'ici 2050 sur les liens interprovinciaux. Il est démontré que les nouvelles infrastructures majeures n'apportent qu'un avantage limité du point de vue des retards; cependant, elles auraient l'avantage d'améliorer la connectivité du réseau et de permettre le transport de marchandises en dehors du cœur de la capitale.

Le développement de la région devrait entraîner une augmentation des retards pour les voitures. Diverses mesures visant à réduire la demande automobile, ainsi que de nouvelles infrastructures de transport en commun et de transport actif, contribueront à atténuer les bouchons de circulation en favorisant les déplacements interprovinciaux par des moyens de transport qui nécessitent moins d'espace.

Points principaux de l'analyse :

Les restrictions et les incitatifs stratégiques basés sur des politiques sont également importants pour gérer la circulation des camions.

L'augmentation de l'espace réservé aux moyens de transport durables permet de mieux prévoir la durée des déplacements et rend les moyens de transport durables plus attrayants.

Mieux comprendre les options alternatives pour la circulation des camions dans la région

La réduction des effets des déplacements interprovinciaux des camions nécessitera une combinaison de changements dans les infrastructures et les politiques, ainsi que la participation de nombreux partenaires et intervenants régionaux. Une étude régionale visant à cerner et à étudier les options alternatives pour la circulation interprovinciale des camions future permettra d'affiner les stratégies de transport des marchandises et les plans de mise en œuvre.

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

La pandémie a accéléré les changements qui sont apparus au cours de la dernière décennie dans les habitudes liées à la vente au détail. 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, encourage 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 habitudes liées aux déplacements et aux 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. Ce défi n'est pas propre à la région de la capitale nationale; il faudra étudier et mettre en œuvre les pratiques exemplaires adoptées dans d'autres villes, comme les points de ramassage dans les quartiers, les centres urbains de distribution de marchandises et les livraisons par d'autres moyens de transport, qui sont autant d'éléments susceptibles 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 patrimoine culturel, la région de la capitale nationale offre une excellente qualité de vie à ses résidents. Le réseau de transport joue un rôle important dans le maintien et l'amélioration de cette qualité de vie dans la région de la capitale.

Les transports contribuent à la qualité de vie en offrant des options de déplacement fiables et sûres, ainsi que par la gestion des effets externes négatifs qui leur sont attribuables, par exemple une gestion des problèmes créés par les camions lourds combinée à un soutien pour 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 leur circulation doit être gérée et intégrée dans l'ensemble de la région afin de préserver la qualité de vie. Dans la région de la capitale nationale, les camions qui passent d'une province à l'autre empruntent

actuellement les rues des centres-villes, principalement celui d'Ottawa, pour faire le lien entre les réseaux d'autoroutes provinciales du Québec et de l'Ontario. Cette situation crée des problèmes de bruit, de pollution et de sécurité dans les quartiers environnants. Un nouveau lien interprovincial, combiné à des mesures pour réduire le nombre de camions lourds dans le cœur de la capitale, contribuera à une meilleure répartition des effets du camionnage dans l'ensemble de la région.

Favoriser les améliorations routières sur l'avenue King Edward

L'avenue King Edward est un point d'entrée dans le cœur de la capitale du côté ontarien et compte actuellement six voies de circulation pour les véhicules, avec un espace limité pour les trottoirs, le mobilier urbain et l'aménagement paysager. Il serait utile de tirer parti des possibilités liées à la construction d'un nouveau pont à l'est pour réduire le nombre de voies de circulation des véhicules et améliorer l'environnement le long de l'avenue King Edward pour les piétons, les cyclistes et les habitants du secteur.

Adopter des politiques Vision Zéro

Il est essentiel d'offrir des options de déplacement sécuritaires et multimodales à la fois pour assurer la qualité de vie et favoriser le transport actif lors des déplacements interprovinciaux.

Il est important de disposer d'une infrastructure qui favorise des déplacements sécuritaires et agréables pour les personnes de tout âge et de toute capacité. Lorsque les gens se sentent en sécurité et confortables, ils sont plus susceptibles d'utiliser le transport actif. Il est important de bien gérer les risques que posent les camions lourds et les véhicules pour assurer la sécurité de tous les usagers de la route.

La Vision Zéro est la philosophie générale selon laquelle les décès et les blessures graves sur le réseau routier peuvent être évités, et l'objectif devrait être fixé à zéro décès et blessure liés à la circulation. La CCN intégrera des politiques Vision Zéro dans ses processus de planification et étudiera diverses 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 quotidiens plus fiables

Des déplacements d'une durée uniforme et prévisible améliorent la qualité de vie, car ils permettent une meilleure répartition du temps en réduisant la nécessité de tenir compte des retards possibles. Cette approche axée sur la gestion de la congestion imprévisible, plutôt que sur la réduction de la congestion, vise à éviter les retards imprévisibles, particulièrement ceux associés aux 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 moyens de transport, l'élargissement des mesures préférentielles pour le transport en commun, ainsi que l'amélioration de l'information en temps réel destinée aux utilisateurs pour tous les moyens 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 des transports interprovinciaux 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 orientations possibles, décrites au chapitre 4, démontre que les tendances actuelles et les initiatives déjà planifiées peuvent avoir une influence importante.

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 possibles, et de privilégier celles qui sont les plus susceptibles de faire évoluer la situation vers la vision de durabilité du plan stratégique.

Les trois horizons temporels suivants sont proposés pour encadrer la réalisation de la vision commune qui consiste à créer un réseau de transport au cours des 25 prochaines années.

- **Court terme – Projets novateurs (d'ici cinq ans).** Il s'agit de l'étape immédiate intégrant des stratégies et des actions à effet rapide qui pourraient contribuer grandement à l'atteinte des buts et des objectifs. Deux exemples clés sont la collaboration avec les agences et les parties prenantes dans le but d'établir un plan qui tienne compte des effets des camions lourds, et la mise en œuvre d'un programme de vélopartage dans la région de la capitale nationale au cours des cinq prochaines années.
- **Moyen terme – Amorcer le changement (dans cinq à dix ans).** Il s'agit de l'étape des stratégies qui peuvent être utilisées dans un avenir proche et qui peuvent jouer un rôle plus important pour changer les comportements à l'égard des déplacements interprovinciaux. Ces stratégies peuvent produire des résultats très efficaces si l'on privilégie les mesures qui cadrent avec la vision de durabilité, par exemple l'optimisation des liens interprovinciaux actuels et les investissements dans le transport en commun et le transport actif. Elles peuvent également comprendre des mesures qui permettent la prise de décisions ou l'investissement de capitaux à plus long terme.
- **Long terme – Maintenir le progrès (dans plus de dix ans).** Il s'agit de stratégies à plus long terme dont la mise en œuvre nécessite une étude plus approfondie, ou qui peuvent être influencées par les résultats d'autres mesures de gestion de la demande ou par des optimisations entreprises aux étapes Projets novateurs ou Amorcer le changement.

La section 5.1 résume les initiatives pour chacune des trois 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 aux politiques.

5.1 Stratégies

Figure 5.1 : Stratégies

	Une seule et même région	Durabilité	Environnement	Économie	Qualité de vie
Court terme (1 de 2)					
Gouvernance et politiques					
Collaborer avec les partenaires pour effectuer les mises à jour des données régionales sur les déplacements, notamment les enquêtes origine-destination et les enquêtes sur les véhicules commerciaux.	•				
Poursuivre la coordination entre les projets de construction des liens interprovinciaux et les routes municipales de raccordement.	•				•
Maintenir le soutien et la collaboration pour les initiatives de liens interprovinciaux, y compris le bureau de projet de SPAC pour un sixième lien et le bureau du transport en commun de la CCN.	•	•		•	•
Transport actif					
Poursuivre la mise en œuvre du Plan stratégique du Sentier de la capitale.	•	•	•		•
Évaluer la faisabilité de programmes interprovinciaux coordonnés de micromobilité en libre-service (e-scooters, vélopartage, etc.).	•	•			
Examiner la possibilité d'ajouter les liens interprovinciaux dans le cadre des activités des vélos-weekends de la CCN.	•	•	•		•
Élargir les initiatives de stationnement incitatif près des principales voies cyclables interprovinciales.		•	•		•
Gestion de la demande en transport					
Effectuer des évaluations de la situation du télétravail dans le cadre des mises à jour des données régionales sur les transports.		•		•	
Continuer de soutenir les partenaires fédéraux dans l'avancement d'initiatives novatrices pour les milieux de travail, telles que des programmes de cotravail et de modernisation des espaces de bureau.		•		•	•
Promouvoir les programmes de covoiturage à l'intention des employés fédéraux et augmenter le nombre de stationnements réservés aux covoitureurs dans les lieux de travail fédéraux.		•			
Étendre les programmes qui encouragent les moyens de transport durables dans les lieux de travail fédéraux, comme les cartes de transport en commun subventionnées par l'employeur.		•			
Environnement et changements climatiques					
Intégrer les pratiques exemplaires favorisant la résilience des infrastructures aux changements climatiques dans les programmes de réfection des liens existants et dans la conception des nouveaux liens.			•		

	Une seule et même région	Durabilité	Environnement	Économie	Qualité de vie
Court terme (2 de 2)					
Adopter des stratégies permettant de créer des flottes de véhicules carboneutres pour la CCN et le gouvernement fédéral.			•		
Augmenter le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les installations et les lieux de travail fédéraux.			•		
Transport des marchandises					
Entreprendre une étude régionale sur le réseau de camionnage interprovincial et le transport des marchandises afin de régler les impacts des camions lourds dans le cœur de la capitale.	•			•	
Établir un forum régional sur le transport de marchandises afin d'échanger avec les représentants de l'industrie régionale du transport de marchandises et d'informer la prise de décisions concernant les itinéraires de camionnage et les politiques.	•			•	
Examiner régulièrement les itinéraires de camions interprovinciaux, ainsi que les incitatifs et désincitatifs associés à ces itinéraires.				•	•
Orientation et sécurité					
Examiner et envisager des améliorations possibles au système d'information à l'intention des personnes réalisant des déplacements interprovinciaux, comme l'affichage dynamique.	•				•
Continuer d'examiner et de mettre à jour les programmes et les procédures d'intervention afin de réduire les répercussions des incidents.					•
Moyen terme (1 de 2)					
Gouvernance et politiques					
Intégrer la vision et les objectifs du plan stratégique dans les documents locaux et régionaux pertinents.	•				
Étudier les possibilités de gestion intégrée de la circulation régionale, comme le regroupement des opérations concernant les liens interprovinciaux dans un bureau centralisé de gestion de la circulation.	•				•
Transport en commun					
Continuer de déterminer les besoins et les possibilités pour améliorer encore plus l'intégration du réseau et du service de transport en commun interprovincial	•	•	•	•	•

	Une seule et même région	Durabilité	Environnement	Économie	Qualité de vie
Moyen terme (2 de 2)					
Transport actif					
Réaliser une analyse de connectivité pour assurer la continuité et l'intégration des réseaux piétonniers et cyclables avec les liens interprovinciaux et déterminer les possibilités d'amélioration.	•	•			
Effectuer des vérifications périodiques de la sécurité des piétons et des cyclistes sur les liens interprovinciaux et les trajets adjacents afin d'identifier les améliorations à apporter.		•			•
Gestion de la demande en transport					
Continuer à encourager l'utilisation de véhicules carboneutres en collaboration avec les partenaires fédéraux et régionaux.			•		
Étudier les façons d'encourager la transition vers des véhicules plus petits ou à faibles émissions pour le transport de marchandises.			•	•	
Transport des marchandises					
Étudier l'utilisation de centres urbains 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 la connectivité dans le cœur de la capitale.	•	•		•	
Transport des marchandises					
Évaluer la faisabilité d'intégrer les déplacements interprovinciaux des camions lourds dans le cadre de tout nouveau programme de gestion des bordures de rue.		•		•	•



6 Gouvernance

La région de la capitale nationale présente un contexte de gouvernance unique qui comprend une grande région métropolitaine où plusieurs organismes influencent les politiques, 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 et leur ministère respectif responsable des transports
- Les administrations municipales de Gatineau et d'Ottawa, y compris OC Transpo
- La Société de transport de l'Outaouais (STO), l'organisme local de transport en commun qui assure le service 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 afin que les initiatives du présent plan soient 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 les transports. 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 bénéfique et efficace pour la communication et la coordination des efforts techniques liés à la collecte de données sur les transports, à la modélisation et aux études spécialisées dans la région de la capitale nationale.

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

L'administration du Comité TRANS est gérée par la Ville d'Ottawa et est conjointement financée par les organismes partenaires dans le cadre d'une entente continue et renouvelable qui confirme le mandat légitime, les fonctions et le financement annuel du Comité TRANS.

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 les transports 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 limites administratives, l'amélioration des déplacements sur le réseau régional et la coordination des transports régionaux en fonction d'autres politiques, comme celles sur l'aménagement du territoire. Habituellement, ces structures de gouvernance sont les plus avantageuses lorsque les besoins et les contextes relatifs aux transports sont complexes. Au Canada, des structures régionales de gouvernance des transports existent dans la plupart des grandes 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 transports interprovinciaux permettrait une meilleure coordination de la planification, de la construction et de la mise en place d'infrastructures et de services essentiels à la connectivité interprovinciale. En effet, la région de la capitale nationale est confrontée à des défis uniques qui n'existent pas ailleurs, notamment le rôle particulier joué par le gouvernement fédéral dans le transport régional qui touche aux deux provinces. Cette situation nécessite de poursuivre les études et les discussions afin de créer une solution adaptée à la région de la capitale nationale. Il faut également noter les opportunités et les réussites propres à la région dont on peut s'inspirer, comme le projet TramGO, proposé par la STO, qui sera financé par les gouvernements du Canada et du Québec et qui desservira aussi le centre-ville d'Ottawa. Les structures de gouvernance existantes comme le conseil d'administration de la CCN, dont les maires d'Ottawa et de Gatineau sont membres, peuvent également servir de modèles.

L'élaboration du plan stratégique a permis l'établissement de plusieurs principes pour la gouvernance des transports interprovinciaux dans la région de la capitale nationale.

6.2 Gouvernance régionale et plan stratégique

Le plan stratégique ne recommande pas de modèle de gouvernance pour les déplacements interprovinciaux ou les transports régionaux dans la région de la capitale nationale. Néanmoins, il jette les premières bases en établissant une vision et des objectifs communs, en évaluant les besoins généraux et les lacunes, et en favorisant des échanges continus entre les agences de la région de la capitale nationale.

6.3 Principes de gouvernance des transports régionaux pour les déplacements interprovinciaux dans la région de la capitale nationale

L'élaboration du plan stratégique a permis l'établissement de plusieurs principes pour la gouvernance des transports interprovinciaux dans la région de la capitale nationale. Il ne s'agit pas de conditions préalables à un futur modèle; toutefois, il convient d'en tenir compte au moment d'étudier et d'évaluer 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'échelle locale respectent les buts et objectifs régionaux;
 - Reconnaître ce qui suit : L'aménagement du territoire et les transports sont étroitement liés, mais les responsabilités en matière de planification reviennent aux municipalités, dont le contexte local est unique en ce qui concerne les besoins, les politiques et les priorités;
 - Des déplacements interprovinciaux efficaces nécessitent une planification qui dépasse celle des liens interprovinciaux pour franchir la rivière des Outaouais, ainsi que des voies de raccordement municipales et provinciales;
 - Pour que les déplacements soient harmonieux, l'utilisateur ne doit pas percevoir les limites administratives, et la planification doit privilégier l'expérience des déplacements et de la mobilité.

6.4 Modèles de gouvernance possibles

Un organe de gouvernance régional peut assumer trois fonctions essentielles :

- coordination et collaboration en matière de planification des transports;
- réalisation de grands projets;
- prestation de services, exploitation et entretien continus.

Le degré de participation d'un organe régional varie en fonction du contexte local, notamment des structures de gouvernance déjà en place, de la nécessité d'un tel organe, des possibilités de financement et de génération de recettes, 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 cet organe 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, modèles de demande en transport et études sur les transports interprovinciaux.
- 2. Coordination et construction :** Le rôle de l'organe régional consiste principalement à coordonner la planification et la réalisation de nouveaux grands projets, tandis que les opérations sont en grande partie laissées aux organismes locaux respectifs. L'étendue de ce rôle est généralement définie par le niveau d'investissement; le principal organisme de financement des nouveaux grands projets aurait intérêt à en rester propriétaire, en particulier lorsque les coûts peuvent être amortis sur la durée de vie de l'infrastructure.
- 3. Responsabilité totale ciblée :** Le rôle de l'organe régional consiste à se charger des transports d'importance régionale. Il peut s'agir notamment de définir un réseau régional de routes, de transport en commun et de transport actif, dont l'organe régional assume la plus grande part des responsabilités en matière de planification, de conception, de construction, d'entretien et d'exploitation. Ce rôle est semblable à celui des municipalités régionales, comme la région de York et la région de Durham en Ontario.
- 4. Responsabilité totale :** Le rôle de l'organe régional consiste à assumer l'entière responsabilité des transports. Cette option nécessite des efforts considérables pour transférer ces responsabilités à un organe régional et une certaine réceptivité à l'égard des enjeux locaux.

6.5 Études de cas sur des modèles de gouvernance

WMATA (Washington Metropolitan Area Transit Authority) [Grande région de Washington D.C.]

- L'organe a été créé en 1967 dans le cadre de l'approbation et de la mise en œuvre d'un réseau 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 la carte de transport en commun 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)

- Metrolinx a été créé en 2006 en tant qu'organisme de la province de l'Ontario 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 dirigé par un conseil d'administration. Les priorités sont établies principalement par le ministère des Transports et le cabinet provincial.
- L'organisme 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; ce dernier sera propriétaire des nouvelles lignes, mais leur exploitation sera confiée à des partenariats privés ou, dans le cas de Toronto, à la TTC.
- En collaboration avec les municipalités, l'organisme élabore le plan régional des transports, qui soutient le plan de développement établi par la province pour la région du Grand Toronto et de Hamilton. Metrolinx exerce une influence réglementaire sur les politiques municipales au titre des énoncés de politique de planification et des énoncés de politique de planification des transports. Les plans officiels et les plans directeurs des transports élaborés par les municipalités doivent être conformes au plan régional des transports.

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

- L'organisme a été créé en 2017 pour planifier, coordonner, financer et promouvoir les services de transport public dans la grande région de 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 d'investissement et d'exploitation.
- Il est dirigé par un conseil d'administration composé de 15 membres; dix de ces personnes sont des membres indépendants, non associés à l'une des municipalités de la région et nommés par le gouvernement du Québec ou par les municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal; les cinq autres sont les maires des villes de la région de Montréal.

Translink (Grand Vancouver, Colombie-Britannique)

- L'organisme a été créé en 1999 pour planifier et gérer le réseau de transport régional. Il exploite les filiales de tous les services de transport en commun du Lower Mainland (autobus, trains, traversiers).
- Il élabore une stratégie régionale et des stratégies sous-régionales pour les transports.
- Il définit un grand réseau routier régional qu'il contribue à entretenir et à maintenir; il collabore à la planification. Les municipalités respectives demeurent propriétaires. Les coûts des projets d'amélioration sont partagés pour tous les moyens de transport qui cadrent avec la vision et le plan régional des transports.
- 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 pour les transports).
- Un autre élément important du cadre de suivi est l'utilisation de nouvelles sources de données et leur intégration dans le cadre de suivi à mesure qu'elles deviennent disponibles.



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

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 ses révisions futures. Le suivi permettra également de mieux comprendre les nouvelles tendances en matière de déplacements et de planifier les mesures les plus appropriées. En outre, le suivi est essentiel pour orienter les décisions d'investissement et déterminer s'il est nécessaire de modifier les indicateurs et les mesures du plan stratégique qui contribuent à définir le succès.

Le présent chapitre propose un cadre de suivi qui utilise des indicateurs de prévision et de suivi pour aider à prévoir l'effet que les nouveaux projets auront sur la mobilité interprovinciale et maintenir une compréhension des conditions de déplacement existantes dans la région de la capitale nationale.

Le programme de suivi précise la source de chaque type d'information tout en reconnaissant que la fréquence de la collecte dépend de la nature de l'information recueillie et de l'utilisation prévue. Certains indicateurs sont extraits de sources telles que l'enquête origine-destination régionale réalisée auprès des ménages, l'enquête sur les véhicules commerciaux, les bases de données sur la population et l'emploi, les comptages de la circulation pour différents moyens de transport, les données sur les collisions, ou d'autres plans officiels et documents de communication. Un autre élément important du cadre de suivi est l'utilisation de nouvelles sources de données et leur intégration dans le cadre de suivi à mesure qu'elles deviennent disponibles. L'utilisation croissante des données des téléphones intelligents et de celles des nouveaux fournisseurs de mobilité nous permettrait de mieux comprendre les habitudes liées aux transports si des échantillons adéquats sont disponibles et si des mesures appropriées de protection de la vie privée sont mises en place.

Les indicateurs de suivi proposés sont présentés à la figure 1 et structurés en fonction de chaque pilier du plan stratégique. Le tableau présente deux types d'indicateurs :

- **Indicateurs de prévision :** Ces indicateurs proviennent généralement des modèles de circulation et ont été utilisés pour évaluer les projections au cours du processus d'élaboration du plan stratégique. Ils ont été actualisés dans le cadre de la mise à jour technique de 2025 afin de tenir compte des nouveaux renseignements et des changements dans les tendances. Ces indicateurs de prévision fournissent une projection de base à laquelle les progrès peuvent être comparés, ce qui permettra d'adapter et d'ajuster le plan stratégique.
- **Indicateurs de suivi :** Ces indicateurs sont conçus pour donner un aperçu des progrès accomplis dans la réalisation de la vision ainsi que pour mesurer l'efficacité des stratégies mises en œuvre. Les indicateurs de suivi sont des renseignements continus qui sont recueillis au fil du temps pour suivre les variables qui alimentent chacun des piliers du plan stratégique.

Les indicateurs ont été choisis pour mesurer les objectifs le plus efficacement possible, 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 collaborations avec les organismes de la région de la capitale nationale afin de faciliter la collecte des données.

Figure 7.1 : Indicateurs du plan de suivi

Pilier 1 : Une seule et même région (intégration du transport) La connectivité des communautés de la région de la capitale nationale grâce à un réseau de transport coordonné à l'échelle de la région et à une approche coordonnée de la planification et de la conception du réseau.		
Objectifs	Indicateurs	Source des données
- 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	- Durée moyenne du trajet entre le domicile et le lieu de travail - Intégration tarifaire interprovinciale - Connectivité et achalandage interprovinciaux - Mise à jour des plans de transport municipaux et des plans officiels - Accessibilité des transports publics interprovinciaux, y compris les services de transport spécialisés	- Modèle TRANS - Agences de transport en commun - Enquête origine-destination et modèle TRANS - Examen qualitatif des plans municipaux, de l'intégration tarifaire et de la connectivité
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	Source des données
- Augmentation de l'utilisation de moyens 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	- Volumes et parts des moyens de transport pour les déplacements interprovinciaux sur l'ensemble des liens - Taux d'occupation moyen des automobiles qui effectuent des déplacements interprovinciaux - Kilomètres-véhicules parcourus par les automobiles pour les déplacements interprovinciaux - Durée moyenne des déplacements en automobile et en transport en commun, en minutes, pour les déplacements interprovinciaux	- Modèle TRANS - Comptages de la circulation et de l'occupation des véhicules - Données sur l'achalandage des transports en commun - Données sur les temps de déplacement recueillies par GPS pour les véhicules personnels, commerciaux et de transport en commun - Plans d'investissement

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	Source des données
Réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques provenant des transports	- Niveaux d'émission de gaz à effet de serre par personne-km pour les déplacements interprovinciaux (grammes d'équivalent CO₂ provenant de l'automobile et du transport en commun) - Émissions annuelles totales des déplacements interprovinciaux (kilotonnes d'équivalent CO₂ provenant de l'automobile, des véhicules commerciaux et du transport en commun) - Pourcentage des déplacements interprovinciaux effectués en véhicule électrique - Pourcentage des flottes de véhicules de transport en commun qui sont des véhicules carboneutres - Pourcentage des marchandises transportées d'une province à l'autre dans des véhicules carboneutres et à faibles émissions	- Modèle TRANS - Données sur l'immatriculation des véhicules des flottes et taux d'électrification prévus - Enquête origine-destination des ménages - Agences de transport en commun - Données relatives à la vitesse et à l'accélération des véhicules

Pilier 4 : Économie

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

Objectifs	Indicateurs	Source des données
• Réduction du temps de déplacement entre les réseaux autoroutiers provinciaux • Réduction des retards pour les personnes et les marchandises qui franchissent la rivière	• 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 lourds (heure de pointe du matin) • Pourcentage du transport interprovincial de marchandises à destination d'Ottawa-Gatineau • Moyenne des kilomètres-véhicules parcourus (KVP) par les camions • Proportion des déplacements de camions 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	• Modèle TRANS • Enquête sur les véhicules commerciaux • Comptages de la circulation • Données GPS

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 lourds qui transportent des marchandises.

Objectifs	Indicateurs	Source des données
• 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	• Kilomètres-véhicules parcourus par les camions lourds sur les routes locales et collectrices • Temps de déplacement moyen, en minutes, pour les déplacements interprovinciaux en auto à l'heure de pointe du matin • Temps de déplacement moyen, en minutes, pour les déplacements interprovinciaux en transport en commun à l'heure de pointe du matin • Temps de déplacement moyen, en minutes, pour les déplacements interprovinciaux en auto et en transport en commun à l'heure de pointe du matin, en provenance des zones de circulation où les revenus sont faibles • Kilomètres-véhicules parcourus en moyenne par les camions lourds sur chaque lien • Niveau de service du transport en commun sur les trajets des déplacements interprovinciaux • Collisions sur les liens interprovinciaux et sur certaines approches • Accessibilité durable aux principales destinations (par exemple, le parc de la Gatineau) • Qualité de l'expérience de déplacement, selon chaque mode	• Modèle TRANS • Données GPS • Enquête sur les véhicules commerciaux • Agences de transport en commun Ville de Gatineau, Ville d'Ottawa, SPAC, CCN • Analyse des données spatiales relatives à l'aménagement du territoire, aux données sociodémographiques et aux réseaux de transport • Analyse du niveau de service multimodal sur les ponts interprovinciaux

8 Annexes



8.1 Résumé de l'évaluation environnementale et économique stratégique

Vous trouverez ci-dessous un résumé de l'évaluation environnementale et économique stratégique (EEES) de la mise à jour sur le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux (PITLI). Le rapport complet est disponible sous pli séparé.

Le gouvernement du Canada utilise les évaluations environnementales stratégiques (EEES) pour intégrer les considérations environnementales aux nouvelles décisions de financement et politiques et aux nouveaux plans, conformément à la Directive du Cabinet. L'EEES aide à comparer les répercussions environnementales et économiques des différentes options afin de réduire les risques futurs. La Commission de la capitale nationale (CCN) applique volontairement les principes de la Directive pour évaluer ses plans à long terme.

Cette EEES est alignée sur le modèle standardisé de l'optique de climat, de nature et d'économie (OCNE) qui exige la prise en compte des changements climatiques (atténuation, adaptation et résilience), de la biodiversité et d'autres répercussions sociales, culturelles et économiques. Ce processus implique un examen préliminaire, suivi d'une analyse plus détaillée où les impacts sont notés. Les coûts n'ayant pas encore été établis, une analyse économique stratégique n'a pas été incluse dans cette évaluation.

Le PITLI définit une vision à l'horizon 2050 concernant la circulation interprovinciale des personnes et des marchandises dans la RCN, qui favorise la durabilité, la résilience et la prospérité économique à long terme. Le Plan reconnaît qu'il existe des écarts entre un scénario pour 2050 basé sur les tendances (référence) et la vision souhaitée dans le cadre du PITLI, et fournit des orientations et des stratégies clés pour aider à bâtir un avenir souhaitable. Pour élaborer le PITLI, différents scénarios ont été étudiés du point de vue de leur capacité à concrétiser la vision du Plan et à remédier aux lacunes et aux difficultés rencontrées. Ces scénarios s'appuient sur un scénario de référence, qui comprend déjà les priorités régionales en matière de transport et les investissements en cours ou prévus par les organismes gouvernementaux régionaux et les parties prenantes, afin d'aider à évaluer comment des mesures politiques ou des projets d'infrastructure supplémentaires peuvent influencer les résultats futurs.

Les scénarios futurs élaborés pour combler les lacunes constatées se répartissent en deux grandes catégories :

- 1. Une meilleure utilisation des liens interprovinciaux actuels :** ces scénarios explorent des mesures telles que la reconfiguration des voies de circulation pour les transports en commun sur les points de passage existants et des politiques audacieuses de gestion de la demande de transport interprovincial, notamment des politiques qui favorisent les modes de transport actifs.
- 2. Investir dans les grandes infrastructures :** ces scénarios explorent des projets d'infrastructure, tels que de nouveaux liens interprovinciaux, un tunnel de circulation au centre-ville et la conversion du futur pont Alexandra pour accueillir une boucle de transport en commun intégrée au tramway Gatineau-Ottawa.

Cette EEES s'est concentrée sur la compréhension des répercussions environnementales et socioculturelles potentielles des différents scénarios et indique où des mesures d'atténuation devront être envisagées ou appliquées au cours de la mise en œuvre du PITLI.

Résultats de l'EEES

- Les scénarios qui encouragent les comportements durables en matière de déplacements grâce à des infrastructures de transport actif et de transport en commun et à des politiques de soutien sont généralement associés à des émissions de gaz à effet de serre (GES) stables ou réduites.
- Bien que tous les scénarios aient la capacité d'être mis en œuvre en tant que résultat « net zéro », le renouvellement ou la mise en place de nouvelles infrastructures pour favoriser les déplacements durables doit tenir compte de la dépendance continue à l'égard des véhicules à passager unique et de l'augmentation de la demande en matière de transport routier.
 - Des mesures douces, telles que des politiques de soutien à l'adoption de vélos électriques ou des programmes de gestion de la demande de transport, pourraient apporter des avantages substantiels à long terme et favoriser le passage à des modes de transport durables.
 - Une intensification raisonnée de l'utilisation des terres peut réduire l'utilisation de véhicules individuels en favorisant les communautés de vie, de travail et de loisirs qui encouragent les déplacements actifs sur de courtes distances en facilitant l'accès aux transports en commun.
- Tous les scénarios qui prévoient la construction ou la reconstruction d'infrastructures entraîneront une augmentation temporaire des émissions de GES. Les scénarios qui nécessitent une construction plus complexe et à plus grande échelle, comme la construction d'un nouveau pont ou d'un tunnel, risquent davantage d'entraîner une augmentation temporaire des émissions de GES. Les méthodes de construction, le choix des matériaux et la restauration des espaces verts peuvent compenser cet effet temporaire.

Une intensification raisonnée de l'utilisation des terres peut réduire l'utilisation de véhicules individuels en favorisant les communautés de vie, de travail et de loisirs qui encouragent les déplacements actifs sur de courtes distances en facilitant l'accès aux transports en commun.

L'aménagement d'espaces davantage dédiés aux modes de transport durables sur les liens existants dans le cœur de la capitale et la limitation du nombre de voies de circulation à usage général pour tous les scénarios sont deux stratégies concrètes qui vont dans le sens de la vision du Plan stratégique et qui limitent également le risque d'induire une demande de véhicules et un étalement urbain à l'avenir.

- Sans une planification minutieuse, les scénarios — tels que la construction ou l'extension de routes et de ponts — présentent des risques pour la biodiversité en raison des modifications de l'utilisation des terres, de la perte d'habitats et de la fragmentation. Même les espaces verts urbains sont vulnérables à l'agrandissement des infrastructures, qui peut réduire la connectivité entre les habitats et engendrer de la pollution, en particulier à proximité des cours d'eau où les eaux de ruissellement peuvent dégrader les écosystèmes aquatiques.
- Le renouvellement des infrastructures existantes dans les zones urbaines entraînera également des perturbations temporaires pour la faune et les espaces verts qui abritent cette dernière. Le bruit, la lumière et les émissions contribuent également à ce stress. Cependant, les effets les plus importants se produisent lorsque de nouveaux corridors sont créés dans des zones ou corridors naturels existants et pour de nouveaux franchissements de cours d'eau.
- Selon les prévisions climatiques de la CCN et l'évaluation de la vulnérabilité et des risques climatiques, les principaux risques qui pourraient compromettre la réussite de toute proposition d'infrastructure sont l'augmentation des variations saisonnières (cycles gel-dégel), les chaleurs extrêmes, l'augmentation des précipitations, les inondations et les phénomènes météorologiques extrêmes. Le Plan d'adaptation au climat de la CCN présente des stratégies pour faire face à ces risques, notamment grâce à la protection des espaces verts, à l'intégration de la résilience dans les politiques et à l'encouragement des partenariats régionaux. Si tous les scénarios ont le potentiel de renforcer la résilience des communautés face aux changements climatiques, leur efficacité dépendra de la manière dont les principes d'adaptation seront imposés et intégrés à la planification des infrastructures futures. Une évaluation approfondie de la vulnérabilité et des risques climatiques et l'intégration de principes de conception résilients face aux changements climatiques seront nécessaires pour garantir la longévité des nouvelles infrastructures.
- Les communautés situées dans le cœur de la capitale, notamment celles à faible prospérité socio-économique, sont particulièrement touchées par la circulation des camions, qui entraîne des nuisances sonores, une pollution de l'air et des effets connexes sur la santé. Les scénarios qui détournent les camions de ces communautés pourraient davantage contribuer à améliorer la qualité de vie et à renforcer l'équité sociale. Toutefois, les projets d'infrastructure, tels qu'un éventuel pont à l'est, devront être accompagnés de mesures politiques fortes, mises en œuvre en collaboration avec les acteurs municipaux, provinciaux et fédéraux, afin qu'il y ait un maximum d'effets bénéfiques apportés par la nouvelle infrastructure.

Éléments que les décideurs doivent prendre en considération :

Les scénarios ont été conçus dans le but de réduire le risque d'augmentation des émissions de GES à long terme et de diminuer la dépendance à l'égard des véhicules à passager unique. L'aménagement d'espaces davantage dédiés aux modes de transport durables sur les liens existants dans le cœur de la capitale et la limitation du nombre de voies de circulation à usage général pour tous les

scénarios sont deux stratégies concrètes qui vont dans le sens de la vision du Plan stratégique et qui limitent également le risque d'induire une demande de véhicules et un étalement urbain à l'avenir.

Les scénarios montrent que les meilleurs résultats possibles en matière de mobilité durable et de qualité de vie élevée passent par des mesures politiques fortes visant à détourner les poids lourds du centre-ville. Les nouveaux projets d'infrastructure ne produisent pas à eux seuls les mêmes avantages. Des politiques de soutien audacieuses seront essentielles pour garantir la concrétisation de cette vision et pour améliorer les résultats en matière de mobilité durable et de bien-être de la collectivité.

La modélisation repose sur plusieurs hypothèses susceptibles d'avoir des répercussions sur les résultats en ce qui concerne la durabilité. Les contextes économiques et des transports sont en constante évolution, et de nouvelles tendances peuvent émerger sous la forme de nouvelles technologies, et les politiques de retour sur le lieu de travail après la pandémie continuent d'évoluer. Les tendances nouvelles et émergentes devront être suivies et prises en compte dans les futures mises à jour du Plan. Un cadre de travail flexible ainsi qu'une collaboration régionale avec les partenaires régionaux seront également nécessaires à l'atteinte des objectifs du Plan.

Comme il s'agit d'un plan à long terme, il sera important de continuer à évaluer les nouvelles données sur les tendances actuelles en matière de mobilité, les prévisions climatiques et les innovations technologiques au fur et à mesure de leur apparition. Des stratégies supplémentaires visant à atténuer les effets liés à l'environnement et aux changements climatiques sur les projets devront être envisagées à mesure que les scénarios ou les éléments des scénarios deviendront de nouvelles politiques ou de nouveaux projets physiques. Des stratégies additionnelles visant à atténuer davantage les émissions et à réduire ou à induire des effets positifs sur les zones écologiquement sensibles, les ressources culturelles, les droits des Autochtones, le bien-être des communautés et d'autres effets socio-économiques devront être élaborées au cours des phases ultérieures de la mise en œuvre.

Des stratégies additionnelles visant à atténuer davantage les émissions et à réduire ou à induire des effets positifs sur les zones écologiquement sensibles, les ressources culturelles, les droits des Autochtones, le bien-être des communautés et d'autres effets socio-économiques devront être élaborées au cours des phases ultérieures de la mise en œuvre.

8.2 Remerciements

La CCN tient à remercier l'équipe de projet, le personnel ainsi que les partenaires et comités externes pour leurs efforts et leur contribution à ce document.

Équipe de projet de la CCN

Antoine Normandin,
Directeur, Planification
des transports

Colin Simpson,
Chef, Planification
des transports

Meghan Whitehead,
Chef, planification
et études des ponts

François Pirart,
Planificateur principal, transports
(gestionnaire de projet)

Adham Badran,
Planificateur principal,
transports

Patrick McMahon,
Planificateur principal,
transports

Jessie Maisonneuve,
Graphiste principal

Collaborateurs de la CCN

Aménagement de la capitale

Gabriel Bernard-Lacaille

Kim Monaghan

Ethan Pon

Martin Barakengera

Andrew Sacret

Ted Horton

Pat Bunting

Isabel Barrios

Jason Hutchison

Kate-Issima Francin

Emmanuel Saydeh

Geneviève Mercier

Julie Lefebvre

Heather Thomson

Intendance de la capitale

Patrick Laliberté

Catherine Verreault

Ian Grabina

Stephane Wojciechowski

Bruce Devine

Design et construction

Bruno Fabien

Saranja Suntharam

Affaires publiques, juridiques et d'entreprise

Émilie Girard

James Yang

Rachelle Aldrich

Amyotte, Mélanie

Valérie Dufour

Partenaires externes

City of Ottawa

Ville de Gatineau

Société de transport
de l'Outaouais (STO)

Ministère des Transports
et de la Mobilité durable (MTMD)

Ministry of Transportation
of Ontario (MTO)

Public Services and
Procurement Canada (PSPC)

Comité de la haute direction de la CCN

Tobi Nussbaum,
Premier dirigeant

Alain Miguelez,
Vice-président,
Aménagement de la capitale

Tania Kingsberry,
Vice-présidente, Services
généraux et Chef des
services financiers

Nancy Martel,
Vice-présidente,
Ressources humaines

Anne Ménard,
Vice-présidente,
Intendance de la capitale

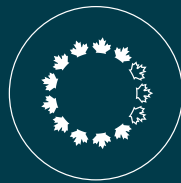
Véronique de Passillé,
Vice-présidente, Affaires
publiques, juridiques
et d'entreprise

Harinder Kaur,
Vice-présidente,
Design et construction

Bill Leonard,
Vice-président, Immobilier
et développement

Luc Fournier,
Chef de cabinet et secrétaire de la
Commission

Conseil d'administration de la CCN



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Canada