

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Projet du pont de l'est

Participation du public - Étape 1

RAPPORT SOMMAIRE
DÉCEMBRE 2025

Canada

Contexte

Le gouvernement du Canada procède à la prochaine étape du projet de nouveau pont de l'est pour le corridor de la montée Paiement et de la promenade de l'Aviation. Ce corridor a toujours été considéré comme le corridor de préférence sur le plan technique pour la construction d'un nouveau pont interprovincial dans la région de la capitale nationale.

En 2021, le gouvernement a formé une équipe de projet intégrée composée de membres du personnel de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) et de la Commission de la capitale nationale (CCN). SPAC dirige l'ensemble de la gestion et de la réalisation du projet, ce qui comprend les aspects de la conception, de l'approvisionnement et la construction du pont. Pour sa part, la CCN est chargée de la planification des transports, de l'évaluation d'impact et des activités de participation du public.

Aperçu de la participation du public

Le présent rapport résume la première ronde de participation du public du projet du pont de l'est. Lors de cette première ronde, les membres du public ont été invités à :

- déterminer les principaux avantages du projet du point de vue des communautés;
- faire part de leurs réflexions au sujet des éventuelles répercussions du projet sur la population, les lieux et l'environnement;
- proposer des mesures d'atténuation
- contribuer à définir les principes préliminaires de planification et de conception qui orienteront l'élaboration du projet.

L'étape 1 comprenait les activités de participation du public suivantes :

- **Un sondage** : Du 19 juin au 10 juillet 2025, la CCN a mené un sondage en ligne par l'entremise de son site Web. Au total, 5 113 réponses ont été reçues.
- **Des réunions des groupes consultatifs publics (GCP)** : Trois GCP ont été créés (Ontario, Québec et Environnement et transport durable) et ont tenu leurs premières réunions en juillet 2025.

Les commentaires reçus au cours de la première étape de consultation publique seront utilisés par l'équipe de projet intégrée pour orienter l'élaboration des principes de planification et de conception du projet. En outre, les travaux se poursuivront pour intégrer les commentaires dans l'élaboration de la description initiale du projet, qui devrait être soumise à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada à l'hiver 2026.

Commentaires reçus

Les commentaires reçus lors de l'étape 1 des activités de participation du public du projet de pont de l'est ont révélé un large éventail de points de vue, allant de l'optimisme quant à la possibilité que le pont améliore la mobilité régionale et le développement économique, à la prudence à l'égard de sa nécessité et de ses répercussions.

Les sections suivantes résument les commentaires reçus, soulignent les avantages cernés ainsi que les préoccupations soulevées, et présentent les mesures d'atténuation proposées. Un aperçu plus précis des commentaires reçus des répondants qui ont indiqué résider dans la région de la capitale nationale (partie québécoise ou ontarienne) est également présenté. Les résidents du côté ontarien ont été identifiés par les codes postaux commençant par la lettre K et ceux du côté québécois, par les codes postaux commençant par la lettre J.

Transport et connectivité

Pour cette catégorie, les répondants ont été invités à indiquer les aspects du transport et de la connectivité qui seraient bénéfiques pour la région, leurs préoccupations particulières ainsi que les mesures pour atténuer ces préoccupations.

Parmi les avantages du projet, la réduction de la circulation dans les centres-villes a été classée comme la plus importante par 38,5 % des répondants. La réduction des temps de trajet potentiels (17,9 %) et l'amélioration des options de transport en commun (14,2 %) ont été les autres avantages les mieux notés.

« Permettre la conversion pour des usages réservés au transport collectif serait une mesure proactive. »

En ce qui concerne les préoccupations, la plus courante était l'impact de la circulation sur les quartiers (25,6 % des répondants l'ont classée comme leur principale préoccupation). Parmi les autres préoccupations figuraient l'impact des activités de construction (18,9 %) et l'augmentation de la congestion sur les routes avoisinantes (16,9 %).

Pour atténuer ces préoccupations, les répondants ont proposé plusieurs mesures, notamment des voies réservées aux transports actifs, une meilleure coordination avec les réseaux de transport en commun existants ainsi que des stratégies d'atténuation de la circulation dans les quartiers adjacents. Certains ont également recommandé des carrefours dénivelés aux principales intersections afin de réduire la congestion et d'améliorer la sécurité de tous les usagers.

« Des voies pour le transport en commun, le vélo et la marche devraient être incluses dans la nouvelle conception. »

Commentaires des résidents du Québec

Les résidents du Québec ont mentionné la réduction de la circulation de camions dans les centres-villes comme le principal avantage (37,97 % des réponses), ainsi que la réduction des temps de trajet (20,57 %) et l'amélioration des options de transport en commun.

Parmi leurs principales préoccupations, les résidents du Québec ont cité l'impact de la circulation sur les quartiers (22,85 %) et les répercussions des activités de construction (22,85 %).

« Il faudrait réduire la vitesse dans les rues des quartiers adjacents au pont. »

Commentaires des résidents de l'Ontario

Les résidents de l'Ontario ont indiqué comme principal avantage la réduction de la circulation des camions dans les centres-villes (39,76 %). Ils ont également accordé plus d'importance aux liens pour les piétons et les cyclistes (11,26 %) que les résidents du Québec (9,19 %).

« Des options supplémentaires pour le vélo, le transport en commun et la marche, c'est toujours excellent. Pas besoin que ce soit sophistiqué, mais il faut toujours y penser. La connectivité de ce pont avec les stations de transport en commun pourrait être importante. Par exemple, certaines personnes pourraient traverser le pont en voiture puis se stationner près de Blair ou Cyrville pour prendre le train vers le centre-ville. »

Les résidents de l'Ontario ont exprimé leurs préoccupations concernant les répercussions de la circulation sur les quartiers (26,18 %). À l'instar des résidents du Québec, les résidents de l'Ontario ont également cité les répercussions des travaux de construction (19,51 %) et l'augmentation de la congestion sur les routes avoisinantes (17,32 %) comme leurs préoccupations les plus importantes.

Répercussions sur les communautés et la santé

Afin d'étayer les points de vue et les commentaires locaux formulés sur les répercussions qu'aurait le pont sur les communautés et la région de la capitale nationale dans son ensemble, les répondants ont été invités à indiquer quels facteurs concernant la communauté et la santé se traduiraient par des avantages pour la région, quelles étaient leurs préoccupations particulières et comment ces préoccupations pourraient être atténuées.

L'avantage le plus important mentionné par les répondants est la réduction des impacts de la circulation, du bruit et des accidents sur les collectivités du centre-ville (dans 51 % des cas). De plus, 17 % des répondants ont mentionné le rôle du pont dans la réduction potentielle de la distance à parcourir pour rendre visite à la famille et aux amis, comme avantage supplémentaire.

En ce qui concerne les répercussions, 31 % ont cité les impacts potentiels liés aux changements à la circulation ou à l'infrastructure résultant du projet sur les collectivités voisines comme principale préoccupation. Parmi les autres préoccupations importantes figuraient un déplacement potentiel de résidents ou commerces (16 %) et l'impact sur les communautés marginalisées (12,7 %).

Les commentaires formulés en réponse aux mesures d'atténuation comportaient des suggestions visant à minimiser les impacts de la circulation et du bruit, tout en assurant la participation continue de la communauté au projet et une planification équitable pour protéger les populations vulnérables.

« Il faudrait prévoir des écrans antibruit afin que l'augmentation du trafic ne se traduise pas par une hausse de la pollution sonore. »

Commentaires des résidents du Québec

Les résidents du Québec ont mentionné la réduction des répercussions de la circulation, du bruit et des accidents dans les centres-villes comme leur principal avantage, 52,0 % d'entre eux les classant au premier rang, suivi dans une moindre mesure par la réduction de la distance à parcourir pour visiter la famille et les amis (16,5 %), le soutien aux communautés francophones (4,0 %), l'amélioration de l'accès aux soins de santé (3,7 %) et l'aménagement paysager et l'art public (6,2 %), alors que 13,2 % ont choisi « Autres » et formulé des suggestions spécifiques.

« Le projet doit s'aligner sur le réseau actuel de transport actif de la ville et contribuer à la santé et au bien-être de la communauté. »

En ce qui concerne les préoccupations, les répondants du Québec ont mentionné les répercussions de la circulation dans les quartiers (39,2 %), suivies des répercussions sur les groupes marginalisés (14,8 %) et de l'augmentation de la densité de population (9,9 %).

Commentaires des résidents de l'Ontario

Tout comme les répondants du Québec, les répondants ontariens ont priorisé la réduction des répercussions de la circulation, du bruit et des accidents dans les centres-villes (51,4 % en ont fait leur premier choix). Les autres avantages étaient similaires : réduction de la distance à parcourir pour rendre visite à la famille et aux amis (16,7 %), soutien aux communautés francophones (5,6 %), amélioration de l'accès aux soins de santé (3,8 %) et aménagement paysager et art public (3,4 %), la catégorie « Autres » s'établissant à 13,2 %.

La plupart des répondants ontariens (50,2 %) ont mentionné les impacts de la circulation sur les quartiers comme principal enjeu, suivis par les déplacements potentiels des résidents et des commerces (15,5 %), les répercussions sur les communautés marginalisées (12,7 %) et la densité (7,3 %).

« Le projet ne doit pas permettre que les mêmes enjeux et impacts pour la communauté et la santé de la situation actuelle sur l'avenue King Edward (en raison du trafic élevé de camions lourds) soient transférés ou reproduits sur la promenade de l'Aviation et ses environs si ce pont est construit. Il faut tirer des leçons de la situation actuelle et prévoir des mesures d'atténuation dans l'ensemble de la planification et la conception de ce projet. »

Considérations économiques et pratiques

Les répondants ont été invités à indiquer les retombées économiques possibles et les préoccupations liées au projet.

Les réponses ont porté surtout sur l'amélioration de l'efficacité de la circulation des marchandises découlant d'un éventuel nouveau pont, 31 % des répondants indiquant qu'il s'agissait, selon eux, du principal avantage. De plus, 18,5 % des répondants ont souligné que l'un des principaux avantages serait la suppression d'obstacles au commerce résultant d'une nouvelle liaison entre l'Ontario et le Québec.

« Ce projet stimulera la croissance économique en améliorant l'efficacité du transport de marchandises, en soutenant le

Les préoccupations ont porté notamment sur les répercussions potentielles sur la valeur des propriétés, 28,6 % des répondants indiquant qu'il s'agissait de leur plus grande préoccupation par rapport au projet, les impôts fonciers (25,6 %) figurant au deuxième rang.

Les mesures d'atténuation suggérées comprennent la réévaluation de l'emplacement du pont afin de mieux desservir les collectivités en croissance, la coordination avec d'autres projets d'infrastructure et la garantie que le pont soutient la croissance économique future sans compromettre le bien-être des collectivités.

Commentaires des résidents du Québec

En ce qui concerne les avantages économiques, les résidents du Québec ont indiqué la circulation efficace des marchandises commerciales comme étant leur priorité absolue (27,2 % des réponses). Parmi les autres avantages privilégiés, mentionnons l'élimination des obstacles au commerce interprovincial (19,7 %), l'amélioration de l'accès aux biens et services (10,5 %), la réalisation rapide du projet et la rentabilité de sa conception (12,6 %). Les répondants se sont montrés moins favorables à l'attraction de nouveaux investissements (4,2 %) et à l'élargissement des possibilités d'emploi (7,5 %).

En ce qui concerne les préoccupations, les résidents du Québec ont surtout dit craindre que le projet puisse augmenter leurs impôts fonciers (25,5 % l'ont nommé comme leur principale préoccupation). Parmi les autres préoccupations notées, mentionnons l'effet négatif sur la valeur des propriétés (24,8 %), les problèmes de déplacement (17,9 %) et la limitation de l'accès aux entreprises.

« Je crains que la longue période de construction nécessaire pour bâtir le pont ne pousse certaines entreprises à fermer, surtout celles situées près du chantier. J'aimerais que l'équipe de projet communique directement avec ces entreprises pour entendre leurs préoccupations et trouver des solutions pour éviter qu'elles doivent fermer leurs portes en raison de la baisse de revenus. »

Commentaires des résidents de l'Ontario

Les répondants de l'Ontario ont également indiqué que la circulation efficace des marchandises constitue le principal avantage économique (31,2 % des réponses). Un moins grand nombre a soutenu l'élimination des obstacles au

commerce (18,9 %), la réalisation rapide du projet et sa conception rentable (10,4%) ainsi que l'accès aux biens et services (6,8 %), et relativement peu d'entre eux placent l'augmentation des possibilités d'emploi (7,1 %) ou les nouveaux investissements (6,6 %) en tête de liste.

Leurs préoccupations portent sur les effets négatifs sur la valeur des propriétés (29,5 % ont indiqué qu'il s'agissait de leur principale préoccupation) et l'augmentation des impôts fonciers (24,7 % l'ont cité comme leur principale préoccupation). Les problèmes de déplacement et d'accès aux entreprises ont été identifiés comme des préoccupations secondaires.

Préoccupations environnementales

Les répondants ont été interrogés au sujet des répercussions possibles du projet sur l'environnement et ont été invités à indiquer les aspects les plus importants à atténuer. Comme un nouveau projet d'infrastructure entraînerait des répercussions sur l'environnement local, contrairement aux catégories précédentes, le sondage ne portait que sur les répercussions (plutôt que les avantages) et présentait une liste de 13 répercussions possibles.

Bien qu'un certain nombre de répercussions possibles aient été mentionnées, la plupart des répondants ont formulé des préoccupations particulières liées à l'impact du projet sur l'eau.

« Veiller à ce que la rivière conserve des populations viables et une bonne qualité de l'eau, tout en demeurant accessible à la population pour les activités récréatives. »

Près du quart (24 %) des répondants ont indiqué que les effets sur la rivière et le lit de la rivière étaient leur principale préoccupation, alors qu'une moindre proportion des réponses concernait la pollution de l'eau et les écosystèmes aquatiques (11,3 %). Une autre préoccupation touchait les émissions de gaz à effet de serre résultant d'une utilisation future, classée au premier rang par 12,7 % des répondants. Enfin, les impacts de la construction occupaient également une place importante, comme l'indiquent certaines réponses, soit le bruit et la poussière pendant la construction (8,2 %) et l'empreinte carbone pendant la construction (4,9 %).

« S'assurer que les résidents soient informés des perturbations prévues et que l'horaire des travaux soit organisé afin de minimiser les désagréments. »

Les suggestions de mesures d'atténuation indiquées par les répondants comprenaient l'utilisation de matériaux de construction écologiques et de murs antibruit ainsi que des échéanciers de construction accélérés pour limiter les perturbations prolongées. La préservation des corridors fauniques et la mise en place de systèmes de gestion des eaux pluviales ont également été préconisées.

« Agir de manière responsable et respectueuse; éviter les déversements et effectuer des opérations de nettoyage majeures à chaque étape de la construction. »

Commentaires des résidents du Québec

Les répondants du Québec ont placé les effets sur la rivière et le lit de la rivière en tête de leurs préoccupations (26,4 % les classant au premier rang). Parmi les autres préoccupations majeures, mentionnons les émissions de gaz à effet de serre liées à l'utilisation future (13,9 %), la pollution de l'eau et les dommages causés à la faune aquatique (10,0 %) et les impacts sur les habitats de l'île Kettle (9,5 %). Entre autres préoccupations moins importantes, mais néanmoins notables, citons le bruit et la poussière pendant la construction (6,5 %), le ruissellement de sel dans la rivière (6,5 %) et diverses « autres » suggestions (6,5 %).

« Réduction de l'utilisation de sel, collecte et déviation des eaux salées de ruissellement. Méthodes de construction à faible émission de carbone, aménagement aussi loin que possible de l'île Kettle. Le moins de piliers possible. »

Commentaires des résidents de l'Ontario

La principale préoccupation exprimée par les répondants de l'Ontario a été les effets sur la rivière et le lit de la rivière, 23,4 % d'entre eux la classant au premier rang. Les autres principales préoccupations ont été les émissions de gaz à effet de serre (13,6 %), la pollution de l'eau (11,5 %) et les habitats de l'île Kettle (10,0 %), suivis du bruit et de la poussière pendant la construction (7,8 %) et du ruissellement de sel (7,3 %). Parmi les enjeux moins bien classés figurent l'empreinte carbone (5,8 %), les espèces en péril (4,3 %) et la pollution lumineuse (2,4 %).

Choisir un entrepreneur expérimenté et faire en sorte que des spécialistes compétents de la CCN surveillent continuellement les activités quotidiennes afin de garantir que les meilleures pratiques soient en place et respectées. »

Principes de planification et de conception

Les répondants ont reçu les quatre thèmes proposés pour les principes de planification et de conception (connecté à l'échelle locale et régionale, durable et résilient, sécuritaire et équitable, fonctionnel et adapté) et ont été invités, pour chaque thème, à classer les lignes directrices de conception par ordre d'importance. Les répondants ont également eu la possibilité de donner leur avis sur les lignes directrices.

Des priorités claires se sont dégagées des quatre thèmes. Dans le thème 1 (connecté à l'échelle locale et régionale), les répondants ont accordé la plus grande importance à la circulation efficace des camions, environ un tiers d'entre eux la classant comme leur priorité absolue. Le transport actif et la connectivité du transport en commun ont suivi, dans des proportions plus faibles. À l'échelle régionale, les répondants de l'Ontario ont penché davantage pour la circulation des camions et le transport actif, tandis que les répondants du Québec se sont montrés plus favorables à l'intégration du transport en commun.

« Un pont avec un minimum de quatre voies serait tellement plus pratique, surtout pour le trafic aux heures de pointe. »

Dans le thème 2 (durable et résilient), la protection de l'environnement a été désignée comme la préoccupation dominante, près d'un quart des répondants la situant au premier rang dans l'ensemble. Elle se classait encore plus haut chez les résidents du Québec (près de 29 %). D'autres considérations, comme l'adaptation aux exigences opérationnelles futures et la prise en compte des risques climatiques, étaient des priorités secondaires. Les répondants de l'Ontario ont accordé un peu plus d'importance à la réduction des impacts de l'entretien, tandis que ceux du Québec ont mis l'accent sur la résilience climatique.

« Le visage de l'est d'Ottawa est sur le point de changer de façon irréversible. Gardez cela en tête à chaque étape de la phase de conception et pensez aux gens des deux côtés de la rivière. »

Dans le thème 3 (sécuritaire et équitable), la réduction des répercussions sur les résidents s'est démarquée comme la priorité la plus fréquemment citée, suivie de la sécurité personnelle. Les investissements dans les collectivités environnantes et la conception adaptée à tous les âges étaient également importants. Les répondants de l'Ontario se sont montrés particulièrement intéressés à minimiser les répercussions sur les résidents, tandis que les répondants du Québec ont mis un peu plus l'accent sur la sécurité.

Enfin, le thème 4 (fonctionnel et adapté) a fait l'objet d'un consensus écrasant : la réponse à la croissance démographique actuelle et future a dominé, plus de 40 % des répondants l'ayant classée au premier rang. D'autres priorités, comme l'adaptation aux conditions environnantes, la prise en compte des répercussions saisonnières et l'ajout d'espaces publics, ont été beaucoup moins importantes. Les différences régionales étaient minimes, bien que les répondants du Québec aient exprimé un peu plus d'intérêt pour l'ajout d'espaces publics.

Veillez envisager une connectivité axée sur le transport en commun entre les réseaux d'Ottawa et Gatineau, et investir dans les communautés touchées par le projet. »

Prochaines étapes

Les commentaires reçus au cours de la première étape de participation du seront utilisés par l'équipe de projet intégrée pour orienter l'élaboration des principes de planification et de conception du projet. En outre, les travaux se poursuivront pour intégrer les commentaires dans l'élaboration de la description initiale du projet, qui devrait être soumise à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada à l'hiver 2026.

À l'automne 2025, un point d'information public est prévu pour communiquer les principes de planification et de conception mis à jour d'après les commentaires reçus au cours de l'étape 1 de la participation du public. Cette mise au point comprendra également des réunions avec les parties prenantes et les groupes consultatifs publics.

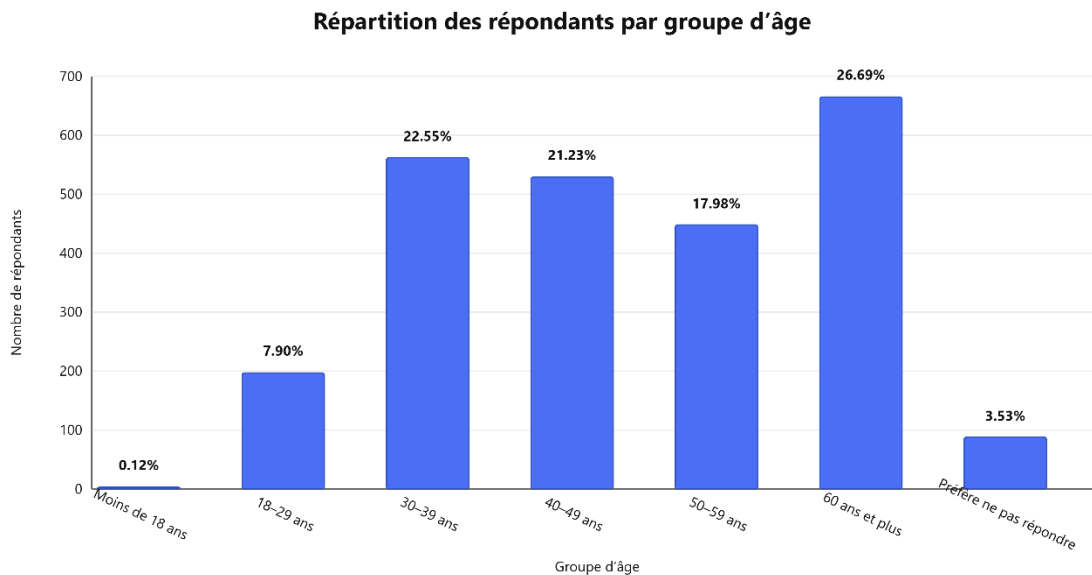
Par la suite, la prochaine ronde d'activités de participation du public est prévue pour le printemps 2026. Ces activités permettront au public de commenter les premières ébauches conceptuelles pour le pont.

Annexe 1 : Données démographiques

Les données démographiques des répondants ont été recueillies dans le sondage.

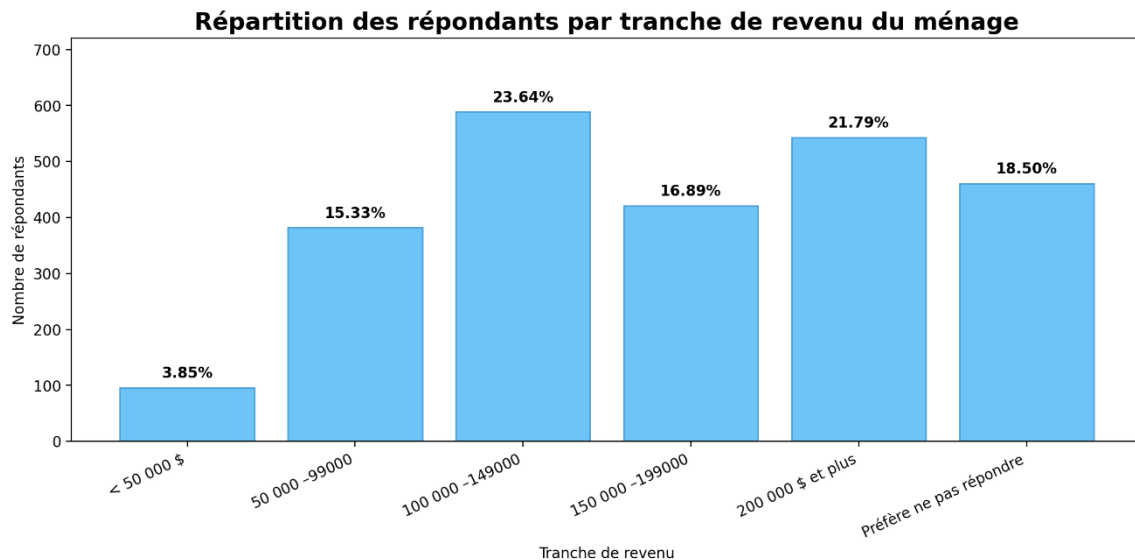
Âge

Les groupes de répondants les plus nombreux sont les personnes âgées de 60 ans et plus (26,69 %), les 30-39 ans (22,55 %) et les 40-49 ans (21,23 %), ce qui indique un niveau de mobilisation plus élevé chez les adultes plus âgés et les professionnels en âge de travailler. Les résultats du sondage concordent généralement avec les données du recensement de 2021 pour les groupes d'âge dans la région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau. Toutefois, le groupe des 18-29 ans constitue une exception notable, puisqu'il ne représente que 7,9 % des répondants (contre environ 13 % dans les données régionales du recensement).



Revenu des ménages

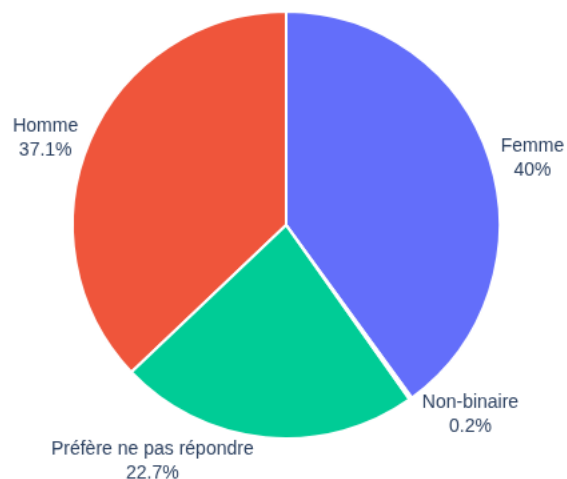
Les groupes de répondants les plus nombreux ont déclaré des revenus de 100 000 à 149 000 \$ (23,64 %), de 200 000 \$ et plus (21,79 %) et de 150 000 à 199 000 \$ (16,89 %), ce qui indique une forte participation des ménages à revenus moyens et élevés.



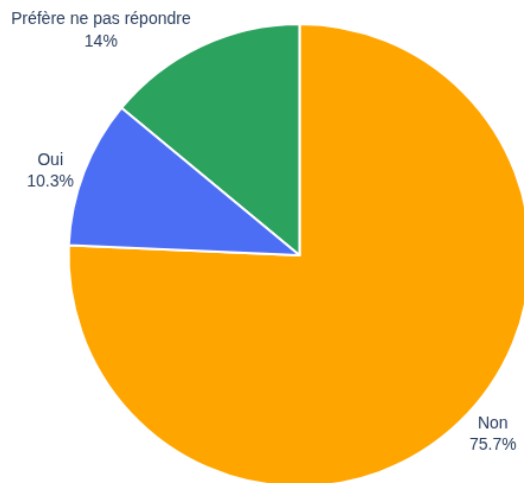
Genre

La répartition par genre présentée dans le graphique concorde avec les données du recensement pour la région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau, bien qu'un certain nombre de répondants aient dit préférer ne pas répondre à cette question.

Répartition par genre



Répartition raciale



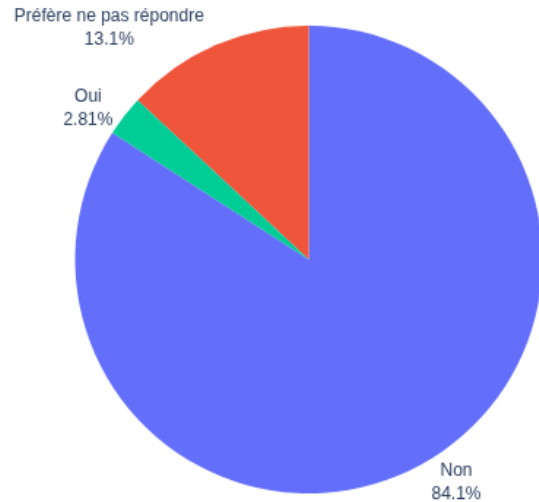
Identité de personne racialisée

Environ 10 % des répondants au sondage ont déclaré être des personnes racialisées, ce qui est inférieur à la moyenne de 26 % dans la région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau.

Identité autochtone

La proportion de répondants au sondage qui ont déclaré être autochtones correspond aux 3 % qui ont déclaré être autochtones dans la région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau.

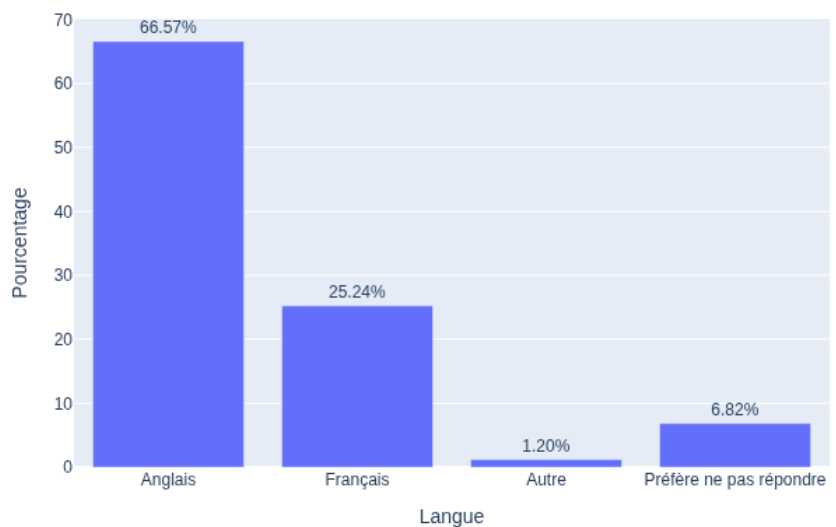
Répartition selon l'identité autochtone



Langue

Les données linguistiques concordent avec les moyennes de la région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau : les répondants au sondage ont indiqué qu'ils parlent le plus souvent l'anglais (67 %), ce qui correspond presque à la moyenne de la région (66 %).

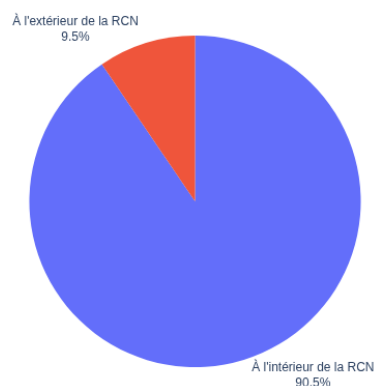
Langue parlée le plus souvent



Origine

Une grande majorité des réponses (90,5 %) ont été reçues de la part de répondants résidant dans la région de la capitale nationale. Une ventilation plus détaillée par code postal est présentée ci-dessous et montre que la plupart des répondants vivent à l'intérieur ou à proximité du corridor du projet.

Répartition des codes postaux



20 principaux préfixes de code postal

