



Le pont de l'est dans la région de la capitale nationale

*Sommaire exécutif
du contexte régional du transport
et des études techniques*

Juin 2025



Services publics et
Approvisionnement Canada

Public Services and
Procurement Canada



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Canada

National Capital Commission
202–40 Elgin Street, Ottawa, Canada K1P 1C7
Telephone: 613-239-5000 | Toll-free: 1-800-465-1867
TTY: 613-239-5090 | Toll-free TTY: 1-866-661-3530
Email: info@ncc-ccn.ca | Fax: 613-239-5063
www.ncc-ccn.gc.ca

Le pont de l'est dans la région de la capitale nationale
Sommaire exécutif du contexte régional du transport
et des études techniques

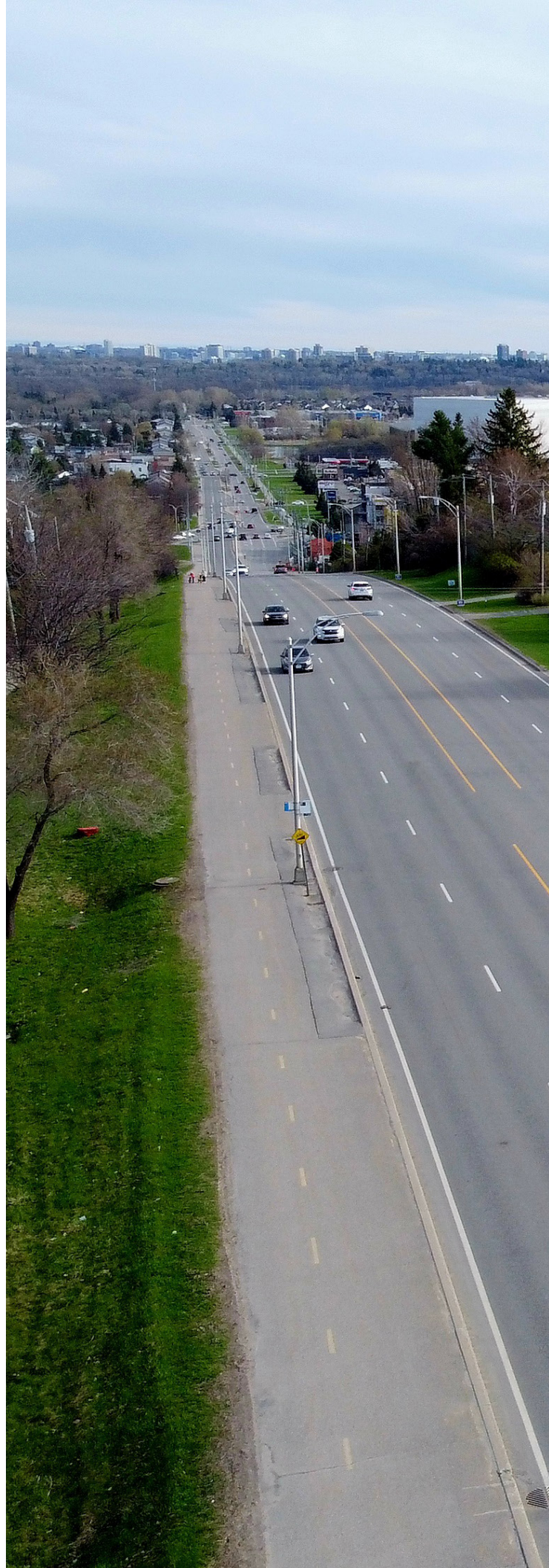




Table des matières

Introduction	2
Contexte	2
Plans interprovinciaux régionaux	3
Le projet du pont de l'est	4
Études de corridor	4
Aperçu des études	4
Résumé et prochaines étapes	5

Introduction

En 2024, le gouvernement du Canada a réitéré son engagement à construire un pont multimodal supplémentaire dans l'est de la région de la capitale nationale. Ceci a permis d'amorcer la prochaine phase des travaux de planification et de conception et les études sur le corridor reliant la montée Paiement à la promenade de l'Aviation. Au cours des prochaines étapes, les responsables du projet tiendront compte du futur développement du réseau de transport régional et utiliseront les données recueillies lors des études réalisées dans le passé pour raffiner les concepts et déterminer les avantages, les impacts et les mesures d'atténuation possibles.

Le présent document vise à donner une vue d'ensemble des études de planification les plus pertinentes et à expliquer comment cette information peut être appliquée au projet du pont de l'est. On peut consulter les études détaillées en ligne ou en demander un exemplaire à l'équipe de projet, dirigée par Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) et appuyée par la Commission de la capitale nationale (CCN).

Bien que les collectivités autochtones, les intervenants et le public aient déjà formulé des commentaires sur le projet par le passé, la mobilisation au sujet du nouveau pont se poursuivra dans le contexte du processus d'évaluation d'impact et de la conception du projet.

Contexte

La région de la capitale nationale couvre une superficie de 4 715 km² et comprend les villes d'Ottawa (Ontario) et de Gatineau (Québec), ainsi que les municipalités rurales environnantes. Le réseau de liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale comprend cinq ponts fédéraux et un pont appartenant à la Ville d'Ottawa; ce dernier sert actuellement à la mobilité active et n'est ouvert que pendant l'été et les saisons intermédiaires.

Les études et évaluations antérieures sur les corridors dans l'est ont principalement porté sur les trois alternatives illustrées à la Figure 1 : le corridor reliant la montée Paiement et la promenade de l'Aviation (**corridor 5**), le corridor reliant le boulevard Lorrain et la route 174 (corridor 6) et le corridor reliant l'aéroport de Gatineau et la route 174 (corridor 7).

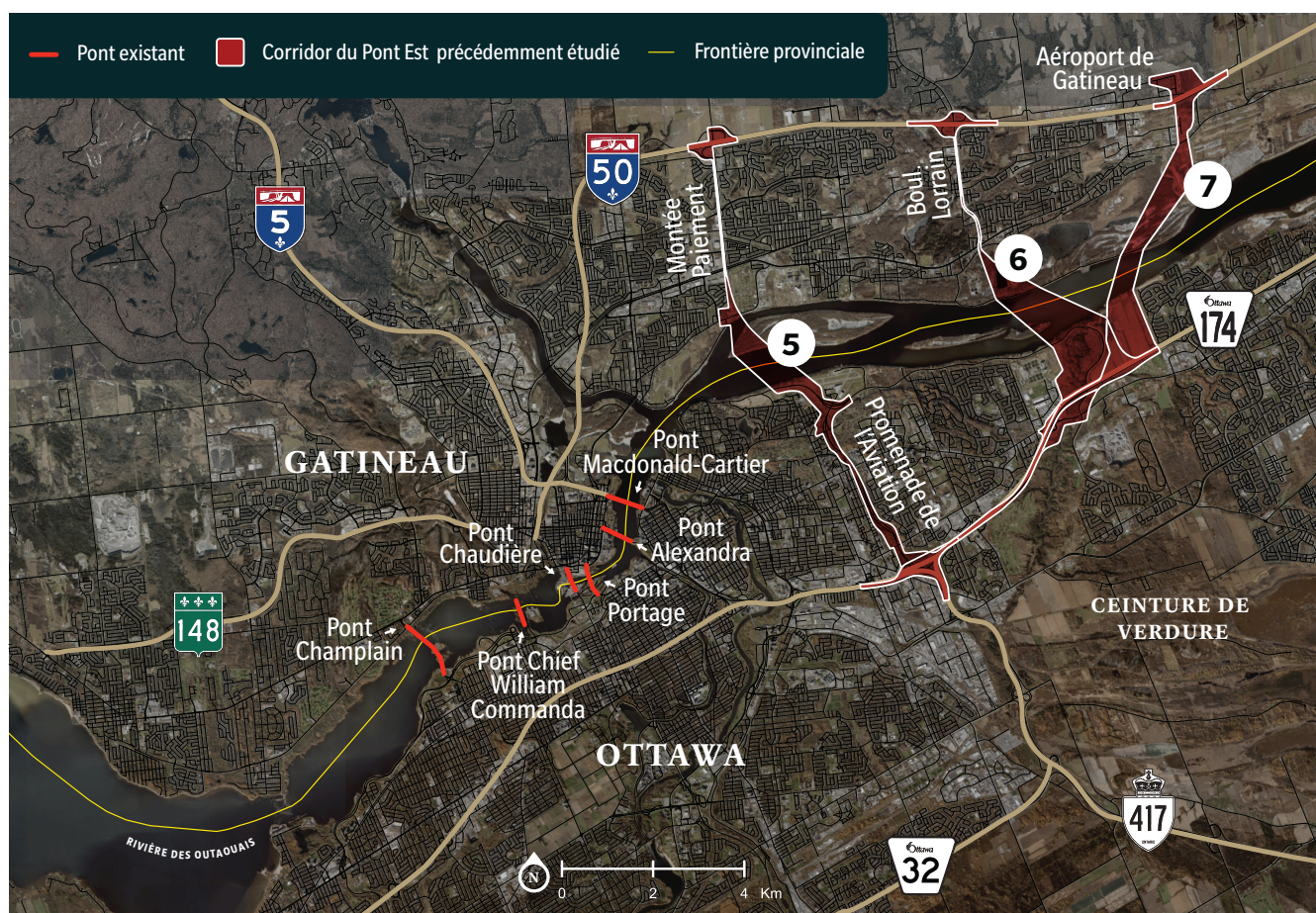


Figure 1 – Ponts interprovinciaux existants et corridors dans l'est déjà étudiés

Plans interprovinciaux régionaux

Le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux (PILTLI), achevé en 2022, présente une vision et des stratégies de soutien pour le transport interprovincial des personnes et des marchandises dans la région de la capitale nationale d'ici 2050. Élaboré en consultation avec les intervenants, le public et les ministères et organismes municipaux, provinciaux et fédéraux de la région, le PILTLI a pris en compte les infrastructures existantes et les nouveaux projets potentiels pour soutenir la croissance prévue de la région.

Selon le PILTLI, d'ici 2050, le réseau de transport qui traversera la rivière des Outaouais offrira des options de transport bien connectées et durables 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.

L'une des premières initiatives du PILTLI consiste à mettre à jour les données régionales afin de mieux comprendre les tendances en matière de déplacements commerciaux et privés après la pandémie. Le PILTLI fait actuellement l'objet d'une mise à jour technique pour tenir compte de ces nouvelles données et des projections de croissance mises à jour élaborées en 2023 avec les partenaires régionaux. La vision et les orientations stratégiques restent inchangées pour la mise à jour du plan; elles continuent de définir une voie durable pour atteindre ses buts et objectifs.

En se basant sur les conditions prévues pour 2050, on prévoit dans le PILTLI que les déplacements interprovinciaux continueront d'augmenter et exerceront plus de pression sur le réseau de transport. Les déplacements interprovinciaux pour se rendre au travail et le transport par camion lourd sont considérés comme les plus grands défis. Deux des scénarios de politiques et d'infrastructures envisagés dans le cadre du PILTLI pour relever ces défis incluent le projet du pont de l'est.

Le projet du pont de l'est

À la suite de l'engagement pris par le gouvernement du Canada en 2024 de construire un pont multimodal supplémentaire dans la région de la capitale nationale, le projet du pont de l'est sera élaboré afin d'appuyer la vision du PILTLI pour le futur réseau de transport de la région de la capitale nationale. Plus précisément, le nouveau lien accueillera tous les modes de transport, y compris les piétons, les cyclistes, le transport en commun, les camions lourds et les véhicules personnels. De plus, le projet augmentera la capacité totale de transport interprovincial dans la région de la capitale nationale afin de soutenir la croissance de la population prévue et l'augmentation de la demande de transport qui en découle. Cette nouvelle capacité régionale permettra d'optimiser les liens existants dans le centre-ville afin de permettre des déplacements durables et à plus grande capacité là où la demande est la plus forte. Les orientations de planification du projet seront également définies lors de l'élaboration des principes de planification et de conception du pont de l'est en 2025.

Études de corridor

Au cours des 20 dernières années, de nombreuses études techniques ont été entreprises pour déterminer l'emplacement d'un lien qui répond le mieux aux objectifs généraux du projet tout en maximisant les avantages et en réduisant au minimum les impacts. L'analyse a généré plusieurs rapports techniques qui seront utilisés pour peaufiner les concepts et déterminer les avantages et les impacts possibles.

Aperçu des études

En 2006, un partenariat de financement et un comité directeur ont été créés par la CCN, le ministère des Transports de l'Ontario et le ministère des Transports du Québec (actuellement appelé ministère des Transports et de la Mobilité durable). Ce regroupement, en collaboration avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau, a entamé une évaluation environnementale en 2006 en vue d'étudier les options possibles pour l'aménagement d'un lien interprovincial et les corridors d'approche associés.

Cette première phase, achevée en 2009, a permis de définir les objectifs du projet : améliorer les transports et générer des retombées socioéconomiques tout en réduisant au minimum les impacts. Dix emplacements potentiels ont également été étudiés dans le cadre de l'évaluation, de l'extrémité est à l'extrémité ouest de la région. Trois corridors de ponts dans l'est, illustrés à la Figure 1, ont été ciblés comme ayant le plus grand potentiel et ont fait l'objet d'évaluations plus détaillées.

La deuxième phase du projet, qui s'est terminée en 2013, était axée sur les trois mêmes emplacements et comprenait des évaluations détaillées des corridors du point de vue de l'environnement, de la conception et des transports. Bien que l'analyse technique et les rapports d'évaluation aient été achevés, le partenariat et le comité directeur ont choisi de mettre fin au projet avant de terminer le rapport d'évaluation environnementale.

Dans le [budget de 2019](#), le gouvernement fédéral a annoncé qu'il répondrait au besoin d'un lien supplémentaire pour la région de la capitale nationale en mettant à jour les études techniques et environnementales précédentes sur les trois corridors retenus, et en élaborant le [PILTLI](#). À partir des études réalisées de 2006 à 2013, une mise à jour des études environnementales et techniques a été réalisée, et un rapport sommaire¹ a été publié en ligne en juin 2020.

En 2023-2024, l'équipe du projet a entamé une nouvelle mise à jour d'études ciblées sur les corridors potentiels pour la création d'un lien supplémentaire entre Ottawa et Gatineau. Cette dernière mise à jour visait principalement à actualiser certains renseignements afin qu'ils soient conformes aux exigences

1 WSP, « Rapport sommaire - Mise à jour de l'étude sur le sixième pont interprovincial », 2020.



de la *Loi sur l'évaluation d'impact* et à remplacer les renseignements prépandémiques désuets, notamment les données relatives aux déplacements personnels et commerciaux. Bien que la documentation finale de cette étude soit attendue en 2025, les résultats principaux sont toujours alignés avec ceux des travaux antérieurs.

Résumé et prochaines étapes

De multiples études techniques ont été entreprises au cours des 20 dernières années et ont été prises en compte dans les évaluations des options de corridor. Les quatre études (2009, 2013, 2020 et 2024) considéraient le corridor entre la montée Paiement et la promenade de l'Aviation comme l'option technique privilégiée. En 2024, le gouvernement du Canada a autorisé d'autres études pour un nouveau pont interprovincial dans ce corridor. À l'avenir, les renseignements tirés d'études antérieures seront utilisés avec de nouveaux renseignements pour peaufiner les concepts et déterminer les avantages et les impacts possibles. Les mises à jour du projet et les prochaines étapes sont résumées sur les sites Web de SPAC et de la CCN. Les activités de mobilisation à venir seront également indiquées sur ces sites Web.



Services publics et
Approvisionnement Canada

Public Services and
Procurement Canada



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Canada