



NATIONAL CAPITAL COMMISSION  
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

# Étape 1 : Questions/occasions et vision/principes

---

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

Un plan stratégique relatif aux liens interprovinciaux  
et au transport durable dans la région de la Capitale Nationale

RAPPORT SUR LA CONSULTATION PUBLIQUE  
SOMMAIRE

LE 8 SEPTEMBRE 2021

## Table des matières

Sommaire.....	2
S.I Description du projet.....	2
S.II Processus d'engagement du public.....	2
S.III Faits saillants de la consultation publique.....	3
S.IV Analyse des résultats .....	5
Sondage en ligne .....	5
Ateliers pour les intervenants .....	6
S.V Intégration des résultats.....	7
S.VI Prochaines étapes .....	7

## Sommaire

### S.I Description du projet

La Commission de la capitale nationale (CCN) dirige l'élaboration du Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux (le plan) en collaboration avec ses partenaires provinciaux et municipaux. Le plan fournira des recommandations sur la gestion de la circulation des personnes et des biens qui franchissent la rivière des Outaouais dans la région de la capitale nationale, à compter d'aujourd'hui jusqu'en 2050.

Trouver des solutions pour faire en sorte que les personnes et les biens franchissent la rivière des Outaouais plus facilement et plus efficacement est essentiel au bien-être à long terme de la région de la capitale nationale – que ce soit du point de vue environnemental, social ou économique. Plusieurs des cinq ponts routiers interprovinciaux ont atteint ou dépassé leur capacité de circulation automobile prévue, ce qui entraîne des embouteillages et des retards aux heures de pointe. Il est prévu que la population de la région d'Ottawa-Gatineau passe d'environ 1,3 million à 1,6 million de résidents d'ici 2031, ce qui augmentera la demande de déplacements interprovinciaux.

Le plan est conçu en quatre phases :

- Phase 1 – Besoins et possibilités (printemps 2020)
- Phase 2 – Vision et principes (été/automne 2020)
- Phase 3 – Conception et évaluation de scénarios du futur (automne 2020/hiver 2020/2021)
- Phase 4 – Le plan stratégique (automne 2021)

Le présent rapport offre une synthèse du premier processus de consultation publique pour cette étude, mené alors que la phase 2 de l'étude touche à sa fin.

### S.II Processus d'engagement du public

Cette première série de consultations a été menée de manière virtuelle, en anglais et en français. Elle a compris un sondage public et des ateliers pour les intervenants, qui ont eu lieu entre le 14 octobre et le 2 novembre 2020. Ces activités d'engagement ont été organisées par la CCN sur le site Web de l'étude de la CCN. L'objectif de la consultation publique était de présenter le plan stratégique et de recueillir des commentaires sur les points suivants :

- La vision de l'étude
- Les piliers et les principes directeurs
- Les critères d'évaluation
- Les problèmes de transport à résoudre

- Les mesures potentielles (actions) pour améliorer le transport interprovincial

Les résultats de la consultation permettront de redéfinir les orientations stratégiques et les fondements de l'étude, et influenceront les phases ultérieures du plan.

Une invitation par courriel à la consultation en ligne a été envoyée à des personnes inscrites sur des listes de distribution des Affaires publiques. Des messages ont également été publiés sur les comptes de médias sociaux de la CCN (Facebook et Twitter) pour inviter tous les membres intéressés du public à participer. Une campagne de publicité numérique payante a également été menée sur ces mêmes plateformes pendant toute la durée du sondage.

Les participants aux activités d'engagement ont été répartis comme suit :

- **Sondage en ligne** : au total, 1 280 personnes ont répondu aux six questions du sondage en ligne à propos du plan, et 426 autres personnes ont répondu à au moins une des cinq questions. Parmi ces réponses, un total de 2027 commentaires aux questions à réponse ouverte ont été reçus. Ils ont été examinés, triés et regroupés par messages similaires, lorsqu'il y a lieu. Les commentaires détaillés qui portaient sur plusieurs thèmes ont été divisés en commentaires distincts, ce qui a permis de dégager environ 2 750 commentaires. Ces commentaires sont résumés dans le présent rapport et sont également triés et présentés dans l'annexe.

Près d'un quart des répondants provenaient du Québec et près de trois quarts de l'Ontario, ce qui correspond à la proportion interprovinciale des résidents de la région de la capitale nationale. Des répondants de tous les groupes d'âge ont participé au sondage, toutefois ceux de l'Ontario étaient généralement plus âgés que ceux du Québec.

Les hommes ont été plus nombreux à répondre au sondage, à raison de 1,71 homme pour 1 femme. Au total, 9,3 % des répondants ont déclaré appartenir à une minorité visible, 2,5 % se sont déclarés Autochtones et 7,1 % ont déclaré comme une personne handicapée.

- **Ateliers pour les intervenants** : au total, huit intervenants ont participé aux deux ateliers. Ils représentaient des associations, des groupes d'intérêt, des partenaires fédéraux et une entreprise privée.

### 5.III Faits saillants de la consultation publique

Les commentaires du public et des intervenants ont été très nombreux et détaillés en ce qui concerne la vision, les piliers et les principes directeurs, ainsi que les critères d'évaluation. Certains points communs ressortent des trois séries de réponses :

- Deux grands messages se démarquent parmi les commentaires relatifs à ces orientations stratégiques :

- La réduction des répercussions relatives aux déplacements interprovinciaux, en particulier ceux des camions lourds, sur les quartiers et les communautés.
- La protection de l'environnement, qui comprend la protection de l'environnement naturel ainsi que la réduction des effets du changement climatique.
- La majorité des répondants au sondage (71 % à 75 %) se sont dits favorables à la vision, aux piliers et aux principes directeurs ainsi qu'aux critères d'évaluation.
- Les commentaires visaient souvent à demander des précisions sur les éléments présentés, à les approfondir ou à en souligner certains aspects, et ils étaient en grande partie favorables aux orientations stratégiques décrites en vue de l'élaboration du plan (il convient de noter qu'un petit nombre de répondants ont proposé de reporter l'élaboration du plan jusqu'à ce que les effets à long terme de la pandémie soient mieux connus).

Il faut tenir compte des nombreux commentaires et suggestions concernant l'utilisation de termes et d'un langage clairs et simples, ainsi que de la nécessité de réorganiser les éléments de politique qui se chevauchent, d'inclure les éléments qui semblent manquer, etc. afin de clarifier et de renforcer les fondements de cette étude.

### **Questions et mesures prioritaires**

Les questions et les mesures prioritaires suivantes ont été soulignées tant dans les sondages en ligne que lors des réunions avec les intervenants :

- La gestion de la circulation des camions dans les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau est une question très importante qui doit être abordée dans le plan.
- En ce qui concerne le transport par camion, la réduction des répercussions sur les quartiers adjacents aux liens interprovinciaux a aussi été fréquemment mentionnée – en particulier les répercussions d'un éventuel nouveau lien interprovincial à l'est sur les quartiers de l'est d'Ottawa, comme Manor Park.
- Il est nécessaire de tenir compte des véhicules personnels, en plus modes de transport durables que le plan préconise.
- Enfin, de nombreuses réponses ont également souligné la nécessité de voir le transport interprovincial de manière plus large, comme un système intégré, et de tenir compte des effets de la circulation sur les voies d'accès (p. ex., la promenade Island Park), ainsi que de la nécessité de prévoir des services de transport en commun intégrés au-delà des liens interprovinciaux.

## S.IV Analyse des résultats

### Sondage en ligne

Les réponses au sondage sont résumées ci-dessous pour chaque section.

- **L'énoncé de vision** : de manière générale, 74 % des répondants ont indiqué qu'ils n'ajouteraient aucun élément à la vision ou ne la modifieraient pas. Quant aux 26 % restants, leurs principaux commentaires sont les suivants :
  - Mentionner le respect envers les quartiers et les communautés (ou la réduction des répercussions sur ces milieux) – 76 commentaires
  - Il faut agir ou apporter des changements bien avant 2050 – 48 commentaires
- **Les piliers et les principes directeurs** : de manière générale, 75 % des répondants ont indiqué qu'ils n'ajouteraient aucun élément à la vision ou ne la modifieraient pas. Quant aux 25 % restants, leurs principaux commentaires sont les suivants :
  - Pilier 5 – Qualité de vie : mentionner la nécessité de minimiser les répercussions (p. ex., le bruit, la pollution, les embouteillages, les risques pour la santé et la sécurité) et de protéger et respecter la qualité de vie et les besoins des quartiers et des communautés déjà en place. (57 commentaires)
  - Trouver des moyens de limiter les répercussions du transport interprovincial par camion sur le centre-ville et les communautés résidentielles. (26 commentaires)
  - Pilier 3 – Environnement et changement climatique : mentionner un engagement envers la protection de la faune, de l'habitat naturel, des zones humides ou de l'eau, et des réserves naturelles. (20 commentaires)
- **Les critères d'évaluation** : de manière générale, 71 % des répondants ont indiqué qu'ils n'ajouteraient aucun élément à la vision ou ne la modifieraient pas. Quant aux 29 % restants, leurs principaux commentaires sont les suivants :
  - Critères du pilier 5 – Qualité de vie : ajouter une réflexion à propos des répercussions sur les quartiers environnants. (74 commentaires)
  - Critères du pilier 3 – Environnement et changement climatique : ajouter un critère relatif aux répercussions sur l'environnement, les parcs, les écosystèmes et les habitats de la région. (34 commentaires)
  - Pilier 4 – Économie : il est nécessaire de créer un lien efficace entre les autoroutes de chaque province pour réorienter les camions et la circulation (à l'extérieur du centre-ville). (18 commentaires)

- Critères du pilier 1 – Une région unique : il faut également assurer une bonne intégration des communautés situées en dehors du centre-ville. (17 commentaires)
- **Problèmes liés au transport** : parmi une liste de problèmes potentiels liés aux déplacements interprovinciaux, « trop de camions lourds sur les liens interprovinciaux et dans les environs » a été choisi le plus souvent, par 39 % des répondants. Le problème des « voitures coincées dans les embouteillages » a été choisi le plus souvent par les répondants du Québec (55 %), mais seulement par 32 % des répondants de l'Ontario. Le troisième problème le plus couramment cité (36 %) est le « manque d'options efficaces de déplacement autres que le véhicule personnel ».
 

Parmi les points manquants suggérés figurent le besoin de ponts ou de liens à l'extérieur du centre-ville (22 commentaires), le besoin de ponts ou de liens à l'est d'Ottawa en particulier (21 commentaires), ou le manque de ponts ou de liens en général (19 commentaires).
- **Solutions de transport potentielles** : les mesures ou actions les plus fréquemment choisies sont l'utilisation du pont Prince-de-Galles pour la marche et le vélo (47 %), suivie de l'augmentation de la capacité des liens (46 %), de la création du transport en commun rapide pour franchir la rivière des Outaouais (44 % globalement) et d'une meilleure harmonisation des services de transport en commun d'OC Transpo et de la STO (43 %).
- **Commentaires supplémentaires** : les principaux commentaires supplémentaires fournis sont les suivants :
  - Privilégier le transport interprovincial (TLR) intégré à un réseau plus vaste et bien relié. (71 commentaires)
  - Éviter de construire un pont sur l'île Kettle. (49 commentaires)
  - Il faut aborder la question de la circulation interprovinciale des camions et de ses répercussions sur le centre-ville et les quartiers résidentiels d'Ottawa. (39 commentaires)
  - Utiliser le pont Prince-de-Galles pour le transport en commun (sur rail). (31 commentaires)
  - Il est important d'envisager d'autres options pour améliorer la circulation, autres que la construction de nouveaux liens interprovinciaux. (23 commentaires)
  - Il est urgent de construire un nouveau lien interprovincial et de commencer les travaux sans plus tarder. (21 commentaires)

### Ateliers pour les intervenants

Les commentaires recueillis lors des deux ateliers pour les intervenants concordent généralement de très près avec les principaux messages obtenus lors du sondage en ligne. Il s'agit notamment des points suivants :

- Des préoccupations relatives aux répercussions de la circulation interprovinciale, en particulier des camions lourds interprovinciaux, sur les quartiers environnants.
- La congestion sur les liens interprovinciaux.
- La nécessité de mieux intégrer le transport en commun et de l'inclure parmi les solutions.
- La nécessité de mettre en place des infrastructures de qualité pour les cyclistes, et de prévoir l'entretien hivernal de ces voies.

De plus, certains répondants ont suggéré qu'en raison des incertitudes relatives aux effets à long terme de la COVID-19 sur les habitudes de déplacement, la CCN devrait envisager de reporter l'élaboration du plan.

### **S.V Intégration des résultats**

Les commentaires reçus à cette étape d'engagement du public contribueront à orienter les étapes suivantes de l'élaboration du plan, notamment l'élaboration et l'évaluation de scénarios axés sur les solutions de rechange.

En fonction des commentaires reçus, l'équipe de projet examinera également la vision, les piliers, les principes directeurs et les critères d'évaluation afin de trouver des moyens d'améliorer la clarté, de réorganiser les orientations stratégiques et d'inclure les éléments manquants.

### **S.VI Prochaines étapes**

Les prochaines étapes du processus d'élaboration du plan consistent à terminer la préparation des scénarios axés sur les solutions de rechange et à les évaluer.

La prochaine étape d'engagement du public et des intervenants est provisoirement prévue en octobre 2021. À cette étape d'engagement, l'ébauche du plan définitif sera présentée.