



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

*Contexte régional du transport*  
**Juin 2025**



Services publics et  
Approvisionnement Canada

Public Services and  
Procurement Canada



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE  
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Canada

Commission de la Capitale Nationale  
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](mailto:info@ncc-ccn.ca) | Fax: 613-239-5063  
[www.ncc-ccn.gc.ca](http://www.ncc-ccn.gc.ca)

Le pont de l'est dans la région de la capitale nationale  
Contexte régional du transport





# Table des matières

<b>Introduction</b>	<b>2</b>
Contexte	2
<b>Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux</b>	<b>3</b>
Déplacements quotidiens	4
Mouvement des camions lourds	6
<b>Le projet du pont de l'est</b>	<b>7</b>
Conclusion	9
<b>Références bibliographiques</b>	<b>10</b>

# Introduction

En 2024, le gouvernement du Canada a réitéré son engagement à construire un pont multimodal supplémentaire dans la partie 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 devront tenir compte du développement du futur réseau de transport régional. Le présent document donne un aperçu de la façon dont le projet du pont de l'est appuiera la vision décrite dans le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux (PILTLI) de la Commission de la capitale nationale (CCN). On peut consulter les études détaillées en ligne ou en demander un exemplaire à Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) ou à la CCN. Les deux font partie de l'équipe du projet.

Ce rapport sommaire comprend un aperçu de certains éléments du PILTLI de la CCN [1], ainsi que des données actualisées sur la demande de transport régional, lorsqu'elles sont disponibles et pertinentes pour le projet du pont de l'est. De plus, le présent rapport met en lumière les possibilités d'alignement du projet de pont de l'est avec les orientations du PILTLI, qui seront établies de manière plus précise dans le cadre de l'étude sur les principes de planification et de conception qui aura lieu en 2025.

# Contexte

La région de la capitale nationale couvre une superficie de 4 715 km<sup>2</sup> chevauchant la rivière des Outaouais 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.

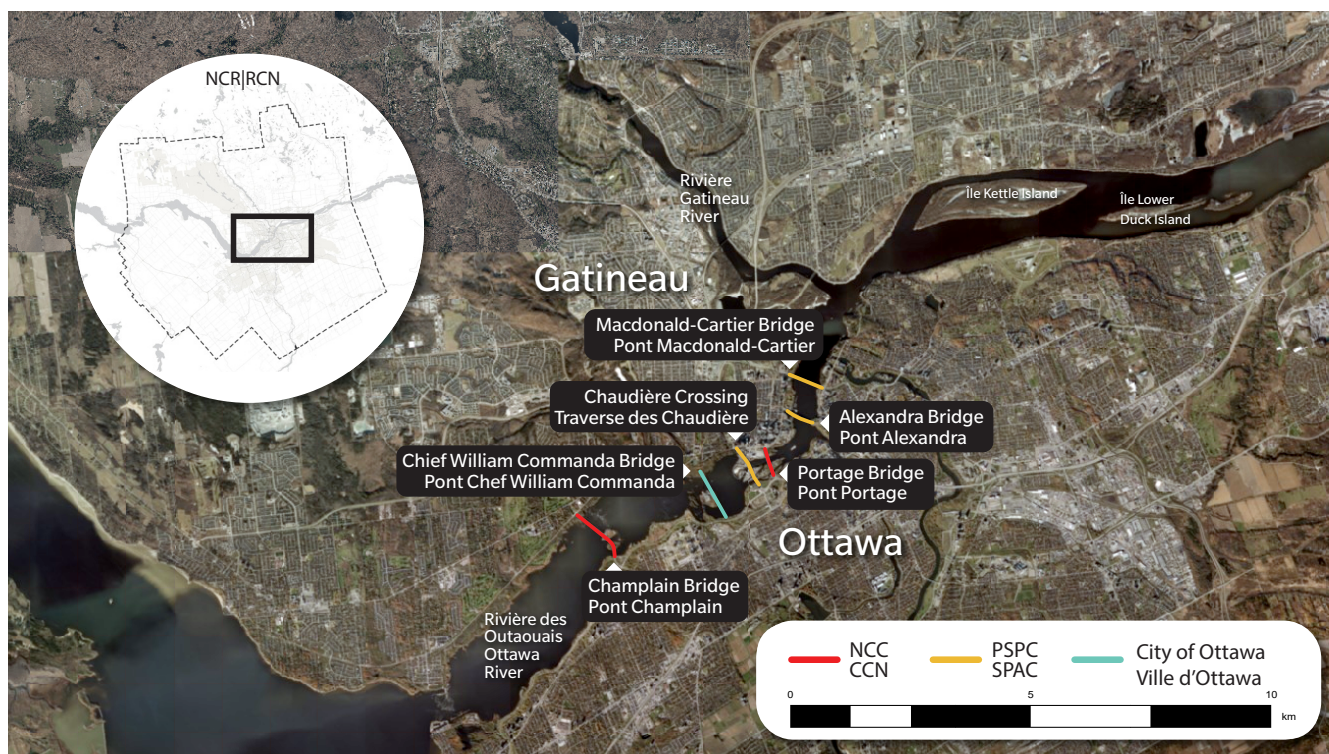


Figure 1 – Ponts interprovinciaux existants dans la région de la capitale nationale

## Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux


En 2022, le conseil d'administration de la CCN a approuvé le PILTLI [1] qui présente une vision à long terme 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 collaboration avec les intervenants, le public et les ministères et organismes municipaux, provinciaux et fédéraux de la région, le PILTLI a tenu compte des infrastructures existantes et des 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. Le PILTLI établit la voie à suivre pour atteindre des buts et objectifs communs qui s'inscrivent dans 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

Pour déterminer la politique à long terme en matière de transport et les besoins d'infrastructure afin de concrétiser la vision du PILTLI, on a envisagé plusieurs scénarios de demande de transport. Ces prévisions étaient fondées sur la croissance prévue dans une combinaison de catégories sociodémographiques, comme la population, l'emploi et les changements dans les tendances de déplacement et dans l'utilisation du sol. Comme les données sur la population et l'emploi dans la région de la capitale nationale sont régulièrement mises à jour dans le cadre des processus de planification, le PILTLI sera mis à jour en collaboration



avec les partenaires régionaux. La première mise à jour technique est en cours et devrait être terminée en 2025. Les sections suivantes portent sur les principaux défis en matière de transport cernés dans le PILTLI de 2022 et donnent un aperçu des projections préliminaires qui sont élaborées dans le cadre de la mise à jour technique en cours. À mesure que les données techniques et les projections continuent d'être peaufinées et ajustées, les orientations stratégiques du PILTLI continuent de définir la voie durable à suivre pour atteindre des buts et des objectifs communs.

## Déplacements quotidiens

Compte tenu des conditions prévues en 2050, le PILTLI a cerné un éventail d'initiatives de transport nécessaires pour réaliser sa vision. Les trajets de navettage interprovinciaux pour se rendre au travail étaient l'une des plus importantes préoccupations en matière de déplacements interprovinciaux mises en évidence dans le PILTLI. La section suivante donne un aperçu de ce défi et présente les nouvelles données pertinentes tirées de la mise à jour technique en cours.

### Prévisions de la population et de l'emploi

Il est essentiel de reconnaître l'incertitude inhérente à la prévision des tendances à long terme en matière de population, d'emploi et de déplacements, ainsi que leur incidence sur les habitudes de déplacements interprovinciaux dans la région de la capitale nationale. Les habitudes de déplacements sont fortement influencées par des facteurs démographiques, les niveaux d'emploi et la répartition géographique de ceux-ci. Dans la région de la capitale nationale, l'équilibre de ces facteurs des deux côtés de la rivière des Outaouais joue un rôle important dans la détermination des déplacements interprovinciaux. Un déplacement de la croissance de la population ou de l'emploi d'un côté de la rivière pourraient modifier les profils de déplacement dans la région.

Dans le contexte de la planification des déplacements interprovinciaux, pour tenir compte de l'incertitude, il faut déterminer les scénarios démographiques et d'emploi qui influent le plus sur les déplacements interprovinciaux. L'objectif est d'optimiser l'infrastructure de transport pour tenir compte de l'éventail des résultats potentiels et veiller à ce que l'infrastructure puisse être adaptée aux changements futurs dans la dynamique de la population et de l'emploi.

En 2021, il y avait environ 1 408 000 résidents dans la région de la capitale nationale et 755 000 emplois. Le comité TRANS, un partenariat entre les employés de la CCN, les villes d'Ottawa et de Gatineau et les deux gouvernements provinciaux, a mis à jour les projections régionales en matière de population et d'emploi pour tenir compte d'une croissance d'environ 37 % et 26 %, respectivement, d'ici 2050. Cependant, bien qu'il y ait des projections de croissance précises aux fins de la planification, il convient d'envisager une variation potentielle d'environ  $\pm 15$  % dans les projections démographiques de 2050 en raison de facteurs comme les taux de natalité, la mortalité et les tendances migratoires. Des évaluations de la sensibilité seront entreprises dans le cadre de la mise à jour technique du PILTLI de la CCN pour tenir compte de cette possible variation.

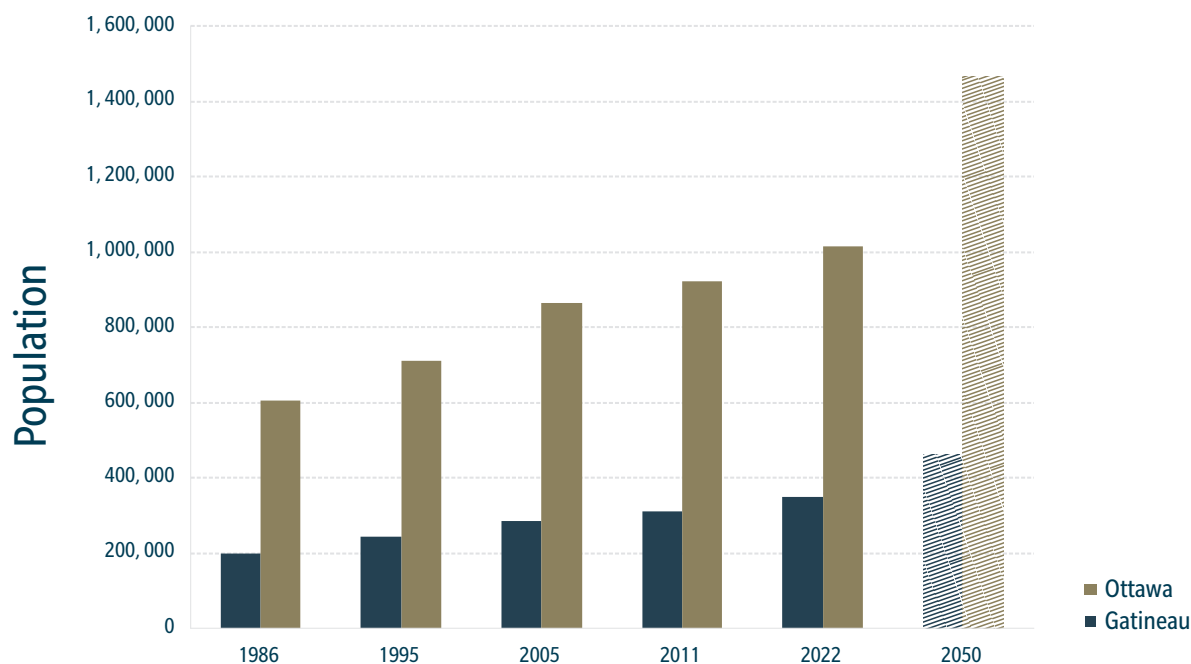


Figure 2 – Croissance de la population dans la région de la capitale nationale

La région de la capitale nationale est une seule région métropolitaine où des résidents travaillent et vivent souvent dans différentes provinces. En 2021, environ 25 % des travailleurs résidents de la région de la capitale nationale habitaient au Québec et 85 % des postes de la région de la capitale nationale étaient situés à Ottawa. Parce que les travailleurs résidents dépassaient le nombre de postes à Gatineau, un plus grand nombre de travailleurs traversaient la rivière depuis Gatineau et la région de l’Outaouais jusqu’à Ottawa. Les prévisions indiquent que, d’ici 2050, les postes à Ottawa continueront de dépasser le nombre de travailleurs résidents, ce qui maintiendra le besoin relativement plus important de se rendre de Gatineau à Ottawa pour travailler.

### Habitudes et tendances de déplacement

En raison de la répartition régionale de l’emploi, les habitudes de déplacements interprovinciaux en semaine dans la région de la capitale nationale indiquent habituellement un plus grand nombre de déplacements de Gatineau à Ottawa le matin et d’Ottawa à Gatineau l’après-midi. Par le passé, la direction de la circulation aux heures de pointe était de deux à trois fois plus élevée que la direction de la circulation durant les heures hors pointe avec des contraintes de capacité qui sont plus prononcées dans la direction de la pointe.

L’Enquête origine-destination (Enquête OD), qui est menée environ tous les 5 à 10 ans, permet d’interroger les résidents au sujet de leurs déplacements quotidiens. Le sondage de 2022 [2], mené alors que davantage de travailleurs commençaient à retourner au bureau après la pandémie de COVID-19, a révélé une diminution régionale des déplacements pour les motifs de travail et d’études et une augmentation des déplacements discrétionnaires. Par conséquent, les déplacements interprovinciaux ont diminué d’environ 25 % par rapport à l’enquête OD précédente, menée en 2011. Depuis la dernière enquête, le comité TRANS a continué de suivre l’évolution des gens qui reviennent au bureau et l’augmentation des déplacements interprovinciaux afin d’élaborer des projections jusqu’en 2050. Bien que la mise à jour du PILTLI soit toujours en cours, les estimations actuelles laissent entendre qu’on pourrait s’attendre à une augmentation des déplacements interprovinciaux de 70 % à 85 % d’ici 2050 par rapport aux niveaux de 2022. Cependant, tout comme la croissance de la population, la croissance des déplacements est influencée par de nombreux facteurs, notamment l’ampleur de la croissance de la population et de l’emploi, les patrons de développement et les modalités de travail en personne dans les bureaux. Ces facteurs continueront d’être examinés et mis à jour périodiquement dans le cadre du processus de planification du PILTLI.



Au cours des dernières années, il y a eu un changement marqué dans la région de la capitale nationale vers une utilisation accrue du transport en commun, du vélo et de la marche pendant les périodes de pointe. Cette tendance peut également être observée dans les déplacements interprovinciaux; la proportion de déplacements effectués par des moyens de transport durables augmente constamment. Les résultats de l'Enquête OD de 2022 montrent une exception à cette tendance; la pandémie a eu un effet positif sur la réduction de la demande de pointe des navetteurs dans l'ensemble, mais il y a eu une baisse importante de l'utilisation du transport en commun [2].

### Résultats principaux

Comme l'indiquent les tendances sociodémographiques présentées dans la Figure 2, la demande pour les liens existants devrait augmenter à l'avenir, ce qui nécessitera une évaluation de la façon dont la croissance pourrait être prise en compte. Afin de maximiser la capacité des liens dans les environnements restreints, le PILTLI a examiné des solutions durables et de plus grande capacité, comme la construction du tramway de l'ouest de Gatineau. D'autres projets, comme l'étape 2 du TLR d'Ottawa, qui est toujours en construction, ont également été déterminés comme jouant un rôle important dans la réponse à l'augmentation de la demande pour les déplacements en transport en commun dans toute la région.

## Mouvement des camions lourds

Il a été identifié dans le PILTLI que la circulation des camions lourds avait une incidence négative sur la santé, la sécurité et la qualité de vie, car un volume élevé de camions doit traverser les quartiers du centre-ville pour se rendre aux liens interprovinciaux. On a souligné dans le PILTLI que le transport de camions lourds était l'un des plus grands défis pour les déplacements interprovinciaux et exploré diverses solutions pour réduire leur incidence. La section suivante présente certaines des nouvelles données sur les camions, recueillies en 2023, et résume les défis actuels dans le réseau de camionnage interprovincial.

### Volumes et prévisions

Environ 3 500 camions ont été observés chaque jour de la semaine en 2023, ce qui représentait 2 % du trafic routier interprovincial quotidien [3]. On a estimé que 30 % de ces camions étaient des gros camions (articulés) [3]. Au moment d'estimer l'activité future des camions, un large éventail de facteurs seront pris en compte. Le mouvement des marchandises commerciales est influencé à la fois par des facteurs locaux, comme l'accessibilité du réseau de camionnage, l'infrastructure globale et les emplacements des centres de distribution et de vente au détail, ainsi que par des facteurs externes liés à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Bien que l'incertitude liée aux facteurs locaux puisse être estimée à partir des prévisions de la population et de l'emploi en conjonction avec les règlements de zonage municipaux, les facteurs externes demeurent plus difficiles à prévoir. Étant donné que les camions ne représentent qu'une faible proportion des véhicules qui traversent les ponts interprovinciaux (2 %), la planification de l'incertitude dans le mouvement interprovincial des camions est principalement axée sur l'évaluation des itinéraires afin d'assurer un déplacement efficace des camions entre les destinations potentielles tout en réduisant les interactions entre les camions et les piétons ou les cyclistes.

## Réseau de camionnage interprovincial

Le transport de marchandises entre les provinces n'est actuellement autorisé que sur le pont Macdonald-Cartier et la traverse des Chaudières. Bien que le pont Macdonald-Cartier mène directement à l'autoroute 5 à Gatineau, aucun des deux ponts ne se raccorde directement au réseau autoroutier de l'Ontario, ce qui oblige les camions à traverser les quartiers et le centre-ville d'Ottawa. Bien que les caractéristiques et les déplacements des navetteurs aient considérablement changé depuis la pandémie de COVID-19, les volumes de camions observés en 2023 [3] correspondaient relativement à ceux observés en 2007.

Le comptage journalier de véhicules effectué mensuellement sur chaque pont interprovincial indique que la plupart des déplacements par camion (72 %) empruntent le pont Macdonald-Cartier, que 19 % empruntent la traverse des Chaudières et que les autres déplacements (9 %) empruntent les trois autres ponts qui ne font pas partie du réseau de camionnage. En comptant sur le pont Macdonald-Cartier pour relier l'autoroute 5 à Gatineau à l'autoroute 417 à Ottawa par le corridor King-Edward-Rideau-Waller-Nicholas (KERWN), le corridor accueille de deux à quatre fois plus de camions que les autres grandes artères de la région [3].

Le volume de camions sur l'autoroute 5 n'est généralement pas considéré comme un problème, car l'infrastructure est conçue pour accueillir des volumes élevés de véhicules et est séparée des collectivités adjacentes. Cependant, une route semblable d'un ordre supérieur n'a jamais été construite à Ottawa, ce qui a entraîné des volumes élevés de circulation de camions le long de l'avenue King-Edward et dans le centre-ville d'Ottawa, ce qui suscite des préoccupations liées à la sécurité, au bruit, aux vibrations et à l'augmentation de

la congestion.

Malgré un volume élevé de déplacements interprovinciaux par camion, qui traversent le pont Macdonald-Cartier et se dirigent à destination ou en provenance du corridor KERWN, en 2023, on a estimé que seulement 33 % de ces déplacements par camion avaient des origines ou des destinations dans les environs immédiats [3]. De plus, environ 75 % des camions interprovinciaux ont commencé ou terminé leur déplacement à l'est des rivières Gatineau et Rideau [3].

## Résultats principaux

Le PILTLI indique qu'un nouveau lien interprovincial dans l'est, combiné à des mesures municipales visant à limiter la circulation des camions lourds dans certains corridors, serait le moyen le plus efficace de dévier les camions lourds du centre-ville. L'amélioration de la logistique pour le transport des marchandises, l'utilisation de plus petits camions pour la livraison et le changement d'horaire ont également été mis en évidence comme moyens de réduire les impacts.

# Le projet du pont de l'est

En 2024, le gouvernement du Canada a réitéré son engagement à construire un pont multimodal dans la région de la capitale nationale le long du corridor entre la montée Paiement et la promenade de l'Aviation. Ce projet est conforme à plusieurs scénarios d'infrastructure inclus dans le PILTLI et peut être élaboré pour appuyer la vision du plan, selon ses cinq piliers, pour le futur réseau de transport. Les premières considérations relatives à la façon dont le projet du pont de l'est peut être adapté pour s'harmoniser avec les piliers stratégiques du PILTLI et guider la conception au fur et à mesure de l'avancement du projet sont résumées ci-dessous. Ces concepts seront davantage examinés dans le cadre des principes de planification et de conception du projet en cours d'élaboration par l'équipe de projet en 2025.

## Utilisation durable des infrastructures de liens interprovinciaux

Ce nouveau corridor sera conçu pour offrir des installations sécuritaires et séparées aux piétons et aux cyclistes, tout en offrant des voies pour le transport en

commun, les véhicules personnels et les camions. La mise en place d'un réseau de transport plus dense pour tous les modes permet des déplacements plus courts, ce qui est un facteur important lorsqu'il s'agit d'encourager les déplacements par transport actif et par transport local.

De plus, ce corridor contribuera à l'utilisation durable des liens interprovinciaux dans la région. En attirant certains véhicules et camions à l'extérieur du centre-ville sur des itinéraires plus efficaces, les voies des liens existants dans le centre-ville auront l'opportunité d'être optimisées pour les déplacements durables et de plus grande capacité là où la demande est la plus forte.

### Une seule et même région

Relier les collectivités de l'est renforcera l'intégration régionale et offrira des possibilités de déplacements plus courts dans l'est à mesure que les municipalités continueront de croître. L'intégration des transports est un domaine qui nécessite des soins particuliers dans la région de la capitale nationale, où trois ordres de gouvernement et plusieurs organismes de transport en commun jouent tous un rôle important. Un nouveau lien offrira plus de possibilités d'intégrer les services de transport en commun entre les lignes 1 et 3 de l'O-Train d'Ottawa et du Rapibus de Gatineau.

### Environnement et changements climatiques

La nouvelle conception du lien et du corridor utilisera des matériaux durables, sera résiliente au climat et aura une durée de vie prolongée. On peut introduire des arbres pour réduire l'effet d'îlot de chaleur urbaine et s'assurer que le corridor et le pont peuvent résister à des inondations extrêmes. Le lien améliorera la résilience du réseau de transport et créera des possibilités supplémentaires pour les services d'urgence pendant les crises liées au climat ou à la sécurité dans la région de la capitale nationale.

L'évaluation environnementale et économique stratégique du PILTLI, qui est en cours d'élaboration parallèlement à la mise à jour technique du PILTLI en 2025, résumera les avantages et effets environnementaux, sociaux et économiques potentiels du plan global, y compris la prise en compte du pont de l'est dans le contexte régional. Les impacts cernés

dans cette évaluation devraient inclure les impacts environnementaux sur la rivière des Outaouais et les zones environnantes associées à la nouvelle infrastructure. Ces impacts seront davantage examinés et atténués, dans la mesure du possible, dans le cadre du processus d'évaluation d'impact du projet du pont de l'est.

### Économie

La livraison de marchandises commerciales est essentielle à l'économie de la région, et le nouveau passage frontalier sera conçu pour accueillir des camions. Un nouveau lien interprovincial attirera des déplacements de camions entre les pôles logistiques à l'extérieur du centre-ville et offrira d'autres itinéraires pour les déplacements qui n'ont pas besoin de passer par le centre-ville. Les changements générés dans le réseau de camionnage seront déterminés avec les partenaires et les intervenants régionaux et seront étudiés dans un contexte régional à mesure qu'avanceront les travaux de conception du projet.

Les activités de construction liées à ce nouveau corridor pourraient temporairement améliorer la vitalité économique grâce à la création d'emplois, notamment pour les communautés autochtones, appuyant ainsi les économies locales et régionales.

### Qualité de vie

On prévoit une certaine perte d'espaces verts et de terrains récréatifs. Néanmoins, l'accès aux espaces verts existants des deux côtés de la rivière des Outaouais sera amélioré et de nouvelles vues sur la rivière seront créées. La sécurité des piétons et des cyclistes sera améliorée grâce à la séparation des installations, ainsi qu'à l'optimisation supplémentaire des intersections et des routes visant à accroître la sécurité de l'utilisation des véhicules. Bon nombre des déplacements de camions et de véhicules à l'extrémité est qui passent actuellement par le centre-ville pourront emprunter un itinéraire plus direct, ce qui améliorera le domaine public du centre-ville et ouvrira la porte à d'importants aménagements à usage mixte (y compris des logements) le long de l'avenue King-Edward.



## Conclusion

En 2024, le gouvernement du Canada a autorisé d'autres études pour un nouveau pont interprovincial sur le corridor entre la montée Paiement et la promenade de l'Aviation. Le projet du pont de l'est sera conçu pour appuyer la vision de la CCN en matière de transport interprovincial, telle qu'elle est décrite dans le PILTLI, et pour atténuer soigneusement les impacts et maximiser les avantages pour les collectivités qu'il desservira. L'orientation de la planification du corridor sera établie au moyen des deux études de planification en cours suivantes :

**1. La mise à jour technique du PILTLI :** Le PILTLI a examiné un éventail de scénarios pour 2050 afin de soutenir la croissance régionale, et la mise à jour technique en cours permettra de peaufiner davantage ces scénarios avec des données mises à jour. Le nombre de voies souhaitées pour un nouveau pont interprovincial et leurs désignations (véhicules, marchandises, transport en commun, etc.) seront confirmés dans le cadre de la mise à jour technique du PILTLI. On s'attend à ce qu'un nouveau pont de l'est puisse accueillir tous les modes de transport, y compris la marche, le vélo, le transport en commun, le transport des marchandises et les véhicules personnels.

## 2. Les principes de planification et de

**conception :** En s'appuyant sur l'orientation du PILTLI, les principes de planification et de conception du projet subdiviseront le corridor en grands segments afin d'intégrer le nouveau lien de transport interprovincial aux réseaux de transport existants et aux collectivités environnantes. Les exigences relatives à la désignation des voies de circulation peuvent varier selon le segment en fonction de la demande, des impacts et des possibilités identifiées.

Les nouvelles infrastructures majeures de transport peuvent avoir des avantages et des impacts environnementaux, sociaux et économiques. Le projet du pont de l'est sera évalué dans le cadre du processus d'évaluation d'impact, et des possibilités seront cernées pour éviter, atténuer et compenser les impacts du projet. De plus, dans le cadre du processus d'approbation fédéral de l'utilisation du sol, du design et des transactions immobilières, le personnel de la CCN examinera le projet du point de vue de l'utilisation des terres et de la conception pour s'assurer qu'il est conforme aux lois pertinentes, aux plans, aux politiques et aux lignes directrices du gouvernement fédéral.

Les prochaines étapes de l'élaboration du projet consisteront à tenir les partenaires, le public et les parties prenantes au courant des mises à jour du projet et des possibilités de mobilisation par l'entremise de communications régulières et des sites internet respectifs de projet de la CCN et de SPAC.



# Références bibliographiques

- [1] National Capital Commission, « Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux, » 2022.
- [2] R.A. Malatest & Associates Ltd. & David Kriger Consultants Inc., « Enquête sur les déplacements des ménages 2022, » 2024.
- [3] National Capital Commission, « Collecte de données sur les déplacements interprovinciaux par camion, » 2024.





Services publics et  
Approvisionnement Canada

Public Services and  
Procurement Canada



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE  
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Canada