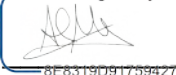


Public

	COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE NATIONAL CAPITAL COMMISSION	N°	2026-P314
		Au	Conseil d'administration
Pour	DÉCISION	Date	2026-04-23
Sujet/Titre			
Approbation fédérale de l'utilisation du sol et du design – Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) et Commission de la capitale nationale (CCN) – Pont de l'est de la région de la capitale nationale – Terrains urbains – Principes de planification et de conception – Version provisoire achevée à 100 %			
Sommaire			
La présente proposition vise à obtenir l'approbation du conseil d'administration pour la version définitive du document sur les principes de planification et de conception. Elle fait suite à l'annonce du gouvernement du Canada, à l'automne 2024, marquant le lancement de la prochaine phase de planification et des études techniques du projet du pont de l'est, y compris l'élaboration d'un document de principes de planification et de conception destiné à orienter l'évolution de la conception du projet.			
Aperçu du risque			
L'approbation du document sur les principes de planification et de conception ne comporte aucun risque important.			
Recommandation			
- QUE l'approbation fédérale de l'utilisation du sol et du design pour le pont de l'est de la région de la capitale nationale – Terrains urbains – Principes de planification et de conception – Version provisoire achevée à 100 %, conformément à l'article 12 de la <i>Loi sur la capitale nationale</i>, sous réserve de la condition suivante : - QUE les modifications mineures au document, si nécessaire, soient déléguées au vice-président, Direction de l'aménagement de la capitale de la CCN, pour examen et approbation. - QUE la signature du document d'approbation fédérale de l'utilisation du sol et du design soit déléguée au vice-président, Direction de l'aménagement de la capitale.			

Soumis par :

DocuSigned by:



2026-Jun-11

Alain Miguelez

Vice-président, Direction de l'aménagement de la capitale et planificateur en chef

Public

1. Priorités stratégiques

Plan d'entreprise de 2025-2026 à 2029-2030 de la CCN

- Priorité 3 : Planifier, mettre en œuvre et optimiser les réseaux et l'infrastructure de transport dans la région de la capitale nationale en collaboration avec tous les ordres de gouvernement et les partenaires.

Gouvernement du Canada

- Budget de 2019 – *Investir dans la classe moyenne*
- Énoncé économique de l'automne 2024

2. Autorité

Loi sur la capitale nationale, article 12

3. Contexte

Contexte du projet

Le requérant du projet du pont de l'est est Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC). Le projet est mené par une équipe intégrée réunissant du personnel de SPAC et de la Commission de la capitale nationale (CCN). SPAC assume la responsabilité globale de la planification et de la mise en œuvre du projet, y compris la conception, l'approvisionnement et la construction, ainsi que la participation des Autochtones. La CCN, pour sa part, offre un appui dans les domaines de la planification des transports, de l'aménagement des terrains fédéraux, de l'évaluation d'impact et des activités de mobilisation. La CCN agit également à titre d'organisme de réglementation fédéral du projet en vertu de l'article 12 de la *Loi sur la capitale nationale*.

La région de la capitale nationale fonctionne comme une seule grande région métropolitaine, où de nombreuses personnes traversent la frontière interprovinciale dans leurs déplacements quotidiens. Construit en 1973, le pont du Portage est le dernier pont interprovincial construit entre Ottawa et Gatineau. Depuis, la population de la région de la capitale nationale a plus que doublé, et les prévisions indiquent que cette croissance se poursuivra dans un avenir prévisible, la population régionale devant atteindre près de deux millions de personnes d'ici 2050, voire dépasser ce nombre.

À partir de 2006, des études techniques ont été lancées afin d'examiner la possibilité d'un nouveau pont interprovincial entre Ottawa et Gatineau. La première phase d'étude, achevée en 2009, a permis d'évaluer dix emplacements potentiels de traversée interprovinciale dans la région. En 2013, des études supplémentaires —

environnementales, de conception et de transport — ont été menées pour les trois corridors les mieux classés : le corridor montée Paiement–promenade de l’Aviation, le corridor de l’île Lower Duck et le corridor de la baie McLaurin. Ces études ont ensuite été actualisées en 2019-2020, puis de nouveau en 2024-2025, afin de respecter les exigences de la *Loi sur l’évaluation d’impact* de 2019, de mettre à jour les données désuètes et d’intégrer de nouvelles données sur les déplacements. L’objectif général de ces travaux consistait à appuyer la détermination d’un emplacement pour la nouvelle traversée répondant le mieux aux objectifs du projet, soit améliorer la connectivité interprovinciale et réduire la circulation des camions dans le cœur de la capitale, tout en maximisant les retombées et en limitant les impacts.

En 2022, la CCN a achevé le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux, en consultation avec ses partenaires gouvernementaux et d’autres parties prenantes. Ce plan établit une vision du transport interprovincial des personnes et des marchandises dans la région de la capitale nationale à l’horizon 2050, ainsi que les stratégies de soutien connexes. Le conseil d’administration a approuvé en novembre 2025 une mise à jour technique du plan, intégrant de nouvelles données sur les déplacements.

Principes de planification et de conception du pont de l’est

Dans son Énoncé économique de l’automne 2024, le gouvernement du Canada a confirmé son intention de construire un nouveau pont multimodal dans la région de l’est de la capitale nationale. Cette annonce a marqué le lancement de la prochaine phase de planification et des études techniques pour le corridor montée Paiement-promenade de l’Aviation, y compris l’élaboration de principes de planification et de conception destinés à orienter le projet du pont de l’est.

En janvier 2025, la CCN a retenu les services de Robinson Consultants pour élaborer des principes de planification et de conception pour le projet du pont de l’est. Ce document définit les objectifs du projet et s’harmonise avec les cadres stratégiques pertinents, y compris les plans à long terme de la CCN. Il orientera la conception du pont et du corridor en établissant une vision commune et en cernant les principaux thèmes, les principes de planification, les lignes directrices de conception et les plans d’illustration. Les principes de planification et de conception ainsi établis seront traduits en exigences formulées sous forme de critères de rendement dans un document distinct. Ces critères de rendement appuieront le processus d’approbation fédérale de l’utilisation du sol, du design et des transactions immobilières (AFUSDTI), et les propositions de conception devront s’y conformer pour être recommandées en vue de l’approbation de la CCN.

L’élaboration du document sur les principes de planification et de conception du pont de l’est s’est appuyée sur l’examen d’études antérieures et du contexte stratégique applicable

Public

aux échelons fédéral, provincial et municipal, sur une mise à jour de l'étude de transport visant à préciser les exigences fonctionnelles du projet, ainsi que sur les commentaires recueillis dans le cadre d'activités de consultation auprès des partenaires gouvernementaux, des organismes de transport collectif, du public et d'autres parties prenantes.

La version provisoire achevée à 75 % du document sur les principes de planification et de conception a été présentée au comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier de la CCN en octobre 2025 aux fins de commentaires. Les observations formulées par ce comité et par le personnel responsable du processus d'AFUSDTI, ainsi que les commentaires recueillis dans le cadre des activités de mobilisation, ont permis de réviser le document. Les principales modifications apportées au document sont décrites dans la section « Analyse par le personnel de la CCN » de la présente proposition.

La version provisoire achevée à 100 % des principes de planification et de conception pour le pont de l'est de la région de la capitale nationale est structurée comme suit :

- Section 1 – Introduction
 - Présente la vision d'ensemble et les objectifs du projet du pont de l'est
 - Précise l'objet du document sur les principes de planification et de conception
- Section 2 – Contexte
 - Donne un aperçu du contexte de planification régionale du projet
 - Énonce cinq impératifs de planification des transports
 - Décrit les conditions existantes dans la zone d'étude et les considérations pertinentes à la conception future du corridor pour chacun de ses tronçons.
- Section 3 – Thèmes et principes
 - Énumère les principes de planification et de conception regroupés sous quatre thèmes : 1) connectivité locale et régionale, 2) durabilité et résilience, 3) sécurité et équité, et 4) domaine public
 - Décrit chaque principe et précise les principaux engagements du projet nécessaires pour en assurer le respect.
- Section 4 – Application à la conception
 - Présente, pour chacun des tronçons du corridor, les possibilités d'aménagement et des exemples d'application propres au contexte, fondés sur les principes de planification et de conception établis.

Vision du projet

Ce projet vise à créer un nouveau lien interprovincial transformateur franchissant la rivière des Outaouais, en priorisant la conception multimodale, la valeur publique et la mobilisation

Public

des intervenants - laissant un héritage de vitalité économique, de fonctionnalité et de fierté civique dans la région de la capitale nationale

Objectifs du projet

- Répondre à la croissance démographique régionale en améliorant la connectivité interprovinciale, conformément aux plans de transport à long terme.
- Réduire la circulation des camions au centre-ville, améliorer le domaine public et favoriser le développement de logements urbains.
- Soutenir le transport multimodal en offrant des connexions interprovinciales supplémentaires pour les piétons, les cyclistes et les utilisateurs du transport en commun.
- Stimuler la croissance économique, tout en créant des emplois et en favoriser les opportunités de collaboration avec les Autochtones.
- Améliorer la résilience du réseau en rehaussant la capacité d'intervention d'urgence lors d'épisodes climatiques ou d'événements liés à la sécurité ainsi que de travaux de réfection majeurs sur les autres liens interprovinciaux.

Impératifs de planification des transports

- a. Le nouveau pont interprovincial de la rivière des Outaouais devra comporter quatre voies réservées aux véhicules, et accorder la priorité aux véhicules multioccupants (VMO) et au transport en commun dans la direction et aux heures de pointe. Il devra également accommoder les véhicules commerciaux lourds et offrir des aménagements de haute qualité pour le transport actif (TA).
- b. Afin de limiter les déplacements sinueux, ce qui est particulièrement important pour les modes de TA, il sera important de créer un itinéraire direct franchissant la rivière des Outaouais tout en respectant les intérêts environnementaux, culturels, sociaux et économiques, et en minimisant les impacts sur les berges de la rivière des Outaouais et sur l'île Kettle, y compris les terres environnantes et les vues sur la rivière des Outaouais.
- c. Conformément à l'impératif a. ci-dessus, tout élargissement de la montée Paiement au-delà de ses quatre voies principales actuelles dans le cadre du projet de pont de l'est devra être conforme au PILTLI ainsi qu'aux plans et politiques des intervenants concernés, et présenter des avantages manifestes justifiant les impacts environnementaux, sociaux et économiques des travaux.
- d. Conformément à l'impératif a. ci-dessus, le corridor de la promenade de l'Aviation ne devra pas comporter plus de quatre voies principales tout en permettant l'accès aux véhicules commerciaux lourds et aux véhicules de transport en commun. Le corridor doit conserver son caractère de promenade, et l'empreinte de la route doit être minimisée afin que les impacts soient atténués au maximum et que l'on puisse améliorer le domaine public ou l'environnement naturel.

Public

e. e. Identifier et mettre en œuvre des solutions pour empêcher les véhicules d'accéder à la promenade Sir-George-Étienne-Cartier (SGEC) depuis le pont aux heures de pointe. La version provisoire achevée à 100 % des principes de planification et de conception figure à l'annexe B.

4. Analyse par le personnel de la CCN

L'examen suivant au titre de l'AFUSDTI s'appuie sur les commentaires formulés par le comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier (CCUDI) en octobre 2025 et repose sur la version provisoire achevée à 100 % du document sur les principes de planification et de conception. Les autres documents examinés par le personnel comprennent l'étude à l'appui sur les transports et le rapport sur la participation du public.

Le document sur les principes a été élaboré de manière à être compatible avec le cadre stratégique et les orientations énoncés dans les plans pertinents de la CCN, notamment :

- *Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067 (2017);*
- *Plan des terrains urbains de la capitale (2015);*
- *Plan du parc Sir-George-Étienne-Cartier (2024);*
- *Plan stratégique du Sentier de la capitale (2020);*
- *Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux (2022, mis à jour en 2025).*

Dans le cadre de son examen du projet, le personnel responsable de l'approbation fédérale (AFUSDTI) estime que le document :

- fournit une orientation efficace couvrant plusieurs priorités essentielles à la fois à l'atteinte des objectifs du projet et à la conformité aux orientations stratégiques déjà établies dans les plans de la CCN;
- traite des aspects liés à la planification, à l'aménagement urbain, à la durabilité, à la protection des éléments naturels existants et des paysages culturels, ainsi qu'à l'atténuation et à la réduction au minimum des impacts du projet;
- couvre l'ensemble des tronçons du corridor à l'étude, d'une longueur de 11 km, y compris le franchissement de la rivière et les corridors adjacents entre l'autoroute 50 au nord et l'autoroute 417 au sud;
- appuie le processus d'élaboration de la conception du projet du pont de l'est, y compris l'évaluation des options;
- au thème 4, aborde la conservation des principales caractéristiques naturelles, paysagères, urbaines et culturelles qui contribuent au caractère des sites touchés dans la capitale, et qui doivent être prises en compte dans l'évaluation des options et

Public

l'élaboration des concepts d'aménagement du pont de l'est. Cet aspect est crucial étant donné que plusieurs emplacements d'importance stratégique sont concernés, notamment la rivière des Outaouais et ses berges, l'île Kettle ainsi que les corridors des promenades Sir-George-Étienne-Cartier et de l'Aviation;

- rend adéquatement compte de principes axés sur les réseaux et les infrastructures de transport, visant à garantir l'atteinte des objectifs du projet du pont de l'est. L'ajout de la circulation interprovinciale et des camions aura inévitablement une incidence sur la fonction et le caractère des corridors de raccordement.

Selon les recommandations du personnel responsable de l'AFUSDTI, la partie proposante a apporté les révisions suivantes à la version provisoire achevée à 100 % du document sur les principes de planification et de conception :

- L'analyse des conditions existantes le long du corridor a été enrichie par l'ajout d'une description plus détaillée de chacun des tronçons. Le document comporte également davantage d'images du corridor et met en évidence des points de vue et champs visuels clés mentionnés dans le *Plan du parc Sir-George-Étienne-Cartier* (2024), en plus d'établir des points de vue importants le long de la rive de Gatineau.
- Le quatrième thème, intitulé « domaine public », précise davantage les caractéristiques existantes situées dans l'ensemble du corridor à l'étude qui contribuent à l'importance des sites de la Masse des terrains d'intérêt national (MTIN), et dont il faudra tenir compte au fur et à mesure de l'avancement de la conception du projet du pont de l'est, en veillant à leur préservation dans toute la mesure du possible.
- Le libellé relatif à la réduction des impacts sur la population a été renforcé.
- La section 4 a été restructurée de manière à mettre en évidence, pour chacun des tronçons du corridor, les possibilités d'aménagement ainsi que des exemples d'application des principes. Cette réorganisation est essentielle compte tenu des contextes urbains distincts et des caractéristiques variées propres à chaque tronçon. Des approches de conception différenciées, adaptées à chaque segment, sont nécessaires afin de préserver les qualités et le caractère du domaine public.
- Le document intègre les impératifs de planification des transports élaborés par la CCN afin de garantir l'atteinte des retombées attendues du projet en matière de transport, tout en atténuant les impacts sur les collectivités avoisinantes et l'environnement naturel.
- Dans l'ensemble, des améliorations notables ont été apportées à la clarté du document afin de mieux rendre compte de l'intention visée par les principes qui y sont exposés.

Bien que les principes établissent un cadre complet pour la protection des ressources écologiques, paysagères et culturelles existantes dans le corridor à l'étude, il demeure

Public

essentiel de mener, aux phases ultérieures du projet, des analyses plus approfondies. Une évaluation rigoureuse des incidences du projet sur la tenure foncière, de même que de l'intégration du corridor à son milieu urbain immédiat et au réseau de transport global, devra éclairer l'élaboration de critères de rendement pertinents et sans équivoque, appelés à guider la conception et l'examen au titre de l'approbation fédérale.

5. Détails financiers

Le document sur les principes de planification et de conception et l'étude connexe sur le transport sont financés par SPAC.

6. Opportunités et résultats attendus

- La présente proposition vise à obtenir l'approbation des principes de planification et de conception qui guideront les prochaines étapes du projet du pont de l'est et orienteront l'élaboration de la conception pour le franchissement proposé de la rivière et les corridors adjacents.
- Les principes de planification et de conception serviront de document de référence pour l'élaboration des critères de rendement propres au projet, lesquels seront appliqués dans le cadre de l'examen d'approbation fédérale du projet du pont de l'est.
- Le document regroupe les orientations stratégiques pertinentes issues des plans de la CCN et met en lumière des considérations propres au contexte le long du corridor. Il cerne en outre des possibilités d'aménagement et précise de quelle manière les principes pourront être mis en œuvre à mesure que le projet progressera dans le processus d'élaboration de la conception.

7. Alignement avec les politiques du gouvernement et de la CCN

- L'élaboration des principes de planification et de conception pour le projet du pont de l'est a été amorcée à la suite de l'annonce faite par le gouvernement du Canada, dans son Énoncé économique de l'automne 2024, du lancement de la prochaine phase d'études portant sur le corridor montée Paiement-promenade de l'Aviation.
- Le document énonce à bon escient des orientations dans des domaines stratégiques clés, notamment en ce qui concerne l'accessibilité universelle et les considérations liées à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+), particulièrement au titre du thème 3, « sécurité et équité ».
- Le thème de la durabilité est un enjeu clé qui est intégré dans l'ensemble du document et qui constitue un point central des thèmes 2 et 4. Les principes portent sur la protection

des caractéristiques naturelles existantes et la prise en compte de modes de transport durables et actifs. Le document contribuera à l'atteinte de l'objectif 11 de la Stratégie de développement durable de la CCN (2023), le pont de l'est améliorant l'accès aux parcs, aux espaces verts et aux institutions culturelles, tout en renforçant la connectivité régionale et en rendant le réseau de transport plus efficace.

- Le nouveau lien interprovincial est un projet désigné en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (2019) du gouvernement fédéral. La description initiale du projet est en cours d'élaboration et devrait être soumise à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada en 2026.
- Dans le cadre des travaux en cours de la CCN visant la mise à jour de ses lignes directrices sur la planification et la conception des promenades, des orientations stratégiques détaillées ont été élaborées pour la promenade de l'Aviation afin de concilier la préservation du caractère panoramique du corridor et les exigences fonctionnelles du projet du pont de l'est en matière de transport.

8. Risques et mesures d'atténuation

- L'approbation du document sur les principes de planification et de conception ne comporte aucun risque important. La conception du projet n'est pas approuvée pour le moment.

9. Engagement public et communication

- Une première série de consultations publiques sur les principes de planification et de conception a eu lieu du 19 juin au 10 juillet 2025. Les activités de consultation comprenaient notamment un sondage en ligne, qui a permis de recueillir 5 113 réponses de la part du public.
- Trois groupes consultatifs publics (GCP) ont été mis sur pied, pour l'Ontario, le Québec et l'environnement et le transport durable. Les premières rencontres avec ces groupes ont eu lieu en juillet 2025.
- Les commentaires recueillis dans le cadre du sondage en ligne, des médias sociaux et des rencontres des groupes consultatifs publics font ressortir une diversité de points de vue à l'égard du projet du pont de l'est, allant de l'optimisme quant à son potentiel d'améliorer la mobilité régionale et de favoriser le développement économique, à des réserves quant à sa pertinence et à ses répercussions. Des précisions sur les résultats de la consultation publique figurent à l'annexe C.
- Des ententes de collaboration sont en cours de révision par SPAC afin de permettre la mobilisation des communautés et des organisations autochtones dans le cadre du projet du pont de l'est.

Public

10. Prochaines étapes

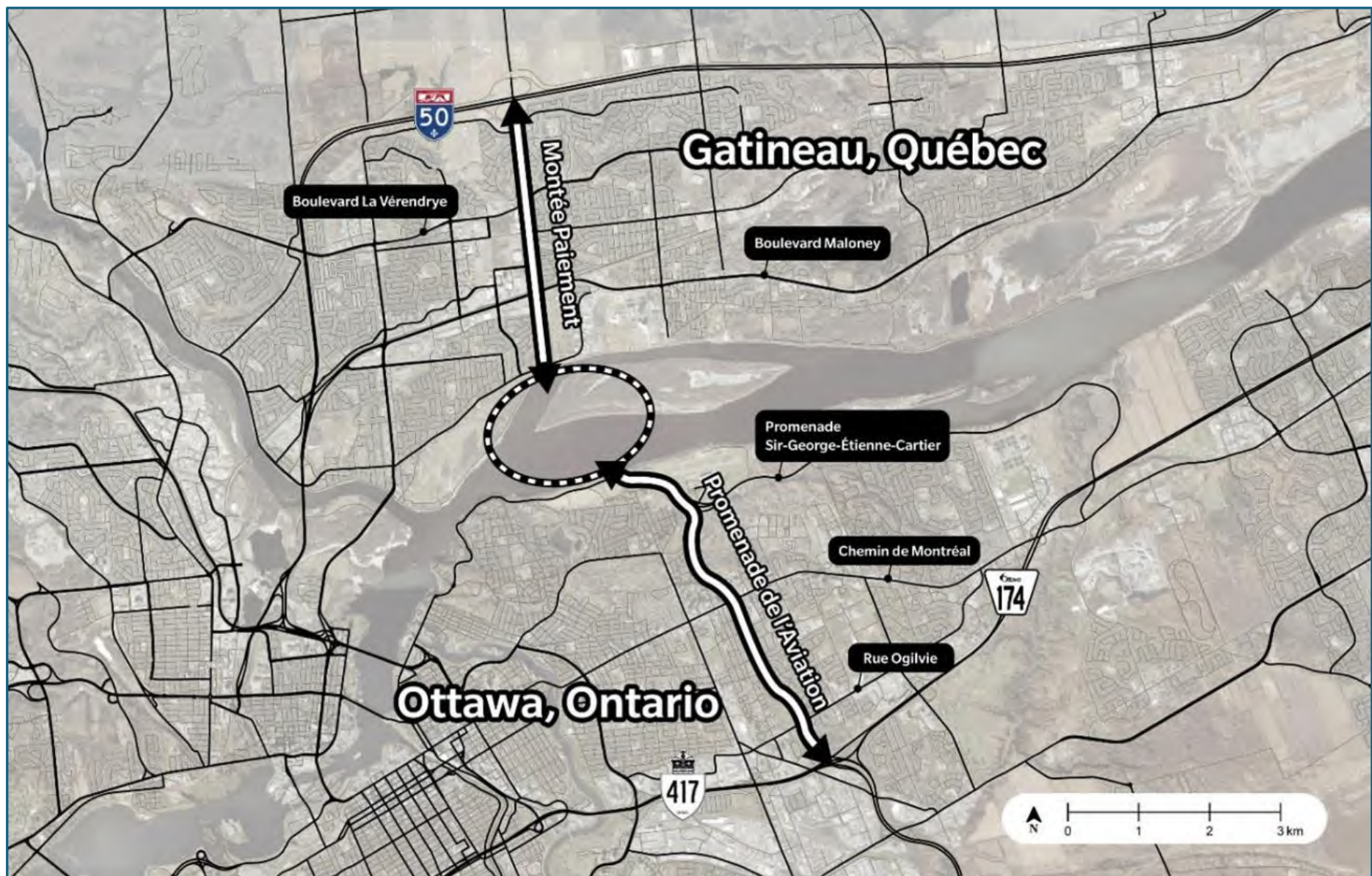
- Été 2026 – Achèvement des critères de rendement propres au projet dirigé par la CCN
- Printemps 2027 – Approbation par le conseil d'administration de la CCN du tracé du corridor et de l'avant-projet de conception achevé à 30 % (concept)
- 2029 – Approbation par le conseil d'administration de la CCN de l'avant-projet de conception achevé à 100 % (conception fonctionnelle)
- 2032 – Approbation par le conseil d'administration de la CCN de la conception développée à 100 % (conception finale)
- 2029-2034 – Construction

11. Liste des annexes

- Annexe A – Aire d'étude
- Annexe B – Principes de planification et de conception – version provisoire achevée à 100 %
- Annexe C – Participation du public – Rapport sommaire

12. Préparation de la proposition

- Alain Miguelez, vice-président, Aménagement de la capitale (AC)
- Isabel Barrios, directrice, Approbations fédérales et programmes de conservation (AFPC), AC
- Kate-Issima Francin, cheffe, Approbations fédérales et conformité environnementale, AFPC, AC
- Christopher Meek, planificateur principal, Utilisation du sol et transactions immobilières, AFPC, AC





PONT DE L'EST

DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Principes de planification et de conception

Préparé pour la Commission de la capitale nationale et Services publics et Approvisionnement Canada



Public Services and
Procurement Canada

Services publics et
Approvisionnement Canada

Préparé par RCI
Robinson Consultants Inc.
2936 Baseline Road, Suite 200
Ottawa, Ontario K2H 1B3



En partenariat avec



TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	1
1.1 Vision, objectifs et étapes	1
1.2 Objet de ce document.....	2
1.3 Consultation	3
2. CONTEXTE DE PLANIFICATION.....	4
2.1 Contexte de planification, croissance régionale et impératifs	5
2.2 Parties prenantes et documents existants.....	7
2.3 Corridor et tronçons.....	8
3. THÈMES ET PRINCIPES	10
3.0 Survol des principes de planification et de conception.....	10
3.1 Connectivité locale et régionale	11
3.2 Durabilité et résilience	15
3.3 Sûreté et équité.....	18
3.4 Domaine public	21
4. APPLICATION CONTEXTUELLE.....	24
Survol de la section	25
Tronçon 1	26
Tronçon 2	30
Tronçon 3	34
Tronçon 4	38
Tronçon 5	43
GLOSSAIRE	46

1. INTRODUCTION

Le gouvernement du Canada chemine dans la planification et la conception du projet de pont de l’est, un nouveau corridor de transport interprovincial qui traversera la rivière des Outaouais pour relier la ville d’Ottawa à la ville de Gatineau, dans la région de la capitale nationale. Ce corridor sera situé dans l’axe de la montée Paiement et de la promenade de l’Aviation, entre l’autoroute 50 à Gatineau et l’autoroute 417 à Ottawa.

1.1 Vision, objectifs et étapes

Le projet vise à **CRÉER UN NOUVEAU LIEN INTERPROVINCIAL TRANSFORMATEUR FRANCHISSANT LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS, EN PRIORISANT LA CONCEPTION MULTIMODALE, LA VALEUR PUBLIQUE ET LA MOBILISATION DES INTERVENANTS - LAISSANT UN HÉRITAGE DE VITALITÉ ÉCONOMIQUE, DE FONCTIONNALITÉ ET DE FIERTÉ CIVIQUE DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE.** De plus, la création du nouveau corridor de transport interprovincial permettra d’atteindre les objectifs suivants :

- **RÉPONDRE À LA CROISSANCE DE POPULATION RÉGIONALE EN AMÉLIORANT LA CONNECTIVITÉ INTERPROVINCIALE CONFORMÉMENT AUX PLANS DE TRANSPORT À LONG TERME.**
- **RÉDUIRE LA CIRCULATION DES CAMIONS AU CENTRE-VILLE, AMÉLIORER LE DOMAINE PUBLIC ET FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE LOGEMENTS URBAINS.**
- **SOUTENIR LE TRANSPORT MULTIMODAL EN OFFRANT DES CONNEXIONS INTERPROVINCIALES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES PIÉTONS, LES CYCLISTES ET LES UTILISATEURS DU TRANSPORT EN COMMUN.**
- **STIMULER LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE, TOUT EN CRÉANT DES EMPLOIS ET EN FAVORISANT LES OPPORTUNITÉS DE COLLABORATION AVEC LES AUTOCHTONES.**
- **AMÉLIORER LA RÉSILIENCE DU RÉSEAU EN REHAUSSANT LA CAPACITÉ D’INTERVENTION D’URGENCE LORS D’ÉPISODES CLIMATIQUES OU D’ÉVÉNEMENTS LIÉS À LA SÉCURITÉ AINSI QUE DE TRAVAUX DE RÉFECTION MAJEURS SUR LES AUTRES LIENS INTERPROVINCIAUX.**

L’équipe de projet intégré (EPI) responsable du projet est composée de membres du personnel de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) et de la Commission de la capitale nationale (CCN). SPAC est le promoteur du projet chargé d’en diriger la planification et la réalisation globales, ce qui comprend la conception, l’approvisionnement et la construction. La CCN apporte un soutien pour la planification des transports, l’évaluation d’impact et les activités de mobilisation.

En tant qu’organisme fédéral de planification et de coordination dans la région de la capitale du Canada, la CCN doit également protéger le caractère et l’importance nationale de la région de la capitale et, à ce titre, elle met tout en œuvre pour améliorer l’expérience des résidents et des visiteurs. Le projet du pont de l’est est également assujetti au processus d’approbation fédéral ainsi qu’aux exigences d’approbation fédérale de l’utilisation du sol, du design et des transactions immobilières (AFUSDTI) de la CCN. En tant que première étape de ce processus d’approbation séquentiel, le présent document sur les principes de planification et de conception est assujetti à l’AFUSDTI.

Le projet sera entrepris en quatre étapes, comme le montre la figure 1. Le processus d’évaluation d’impact et l’approche du programme de construction pourraient influencer le calendrier de mise en œuvre.



Figure 1: Aperçu du processus du projet et échéancier



Vue vers l’ouest depuis le secteur général du futur pont de l’Est Source: Adham Badran

1.2 Objet de ce document

Le présent document établit un cadre pour la planification et la conception du corridor afin d’orienter la réalisation du projet de pont de l’est à mesure qu’il progresse vers les étapes subséquentes d’élaboration du concept. Il regroupe des thèmes de même que des principes de planification et de conception qui mettent en évidence les orientations et les engagements liés au projet, fondés sur les plans existants, les politiques, les normes, les consultations et les meilleures pratiques.

De plus, le corridor du projet, comme l’illustre la figure 2, est divisé en tronçons en fonction des classifications routières, des administrations compétentes et de l’utilisation des sols. Des possibilités de conception ainsi que des applications démonstratives sont présentées pour chaque tronçon afin de tenir compte du contexte local. Elles montrent comment les principes pourraient être appliqués à une échelle plus fine pour créer un corridor de grande qualité. Toutefois, elles ne sont pas prescriptives; elles seront modifiées et ajustées au fil du processus de conception du pont de l’est.

Ce document sur les principes de planification et de conception :

- communique les intentions et les objectifs liés au projet ainsi que les impératifs et engagements en matière de planification et de conception qui orienteront les prochaines étapes de la conception;
- regroupe l’information en mettant de l’avant les politiques, les normes, les lignes directrices et les plans pertinents de même que les considérations propres au contexte du corridor;
- établit des possibilités de conception et des applications possibles qui seront examinées et approfondies à mesure que le projet franchira les premières étapes de conception.

Au cours des étapes de planification et de conception du projet, des critères de performance seront élaborés pour aider à l’obtention de l’AFUSDTI. Ces critères seront fondés sur les politiques et les orientations de conception existantes de la CCN ainsi que sur les engagements liés au projet et les études techniques, y compris le présent document. Ils comprendront une liste prescriptive d’exigences de conception axées sur les règlements appliqués par la CCN, mais laisseront à l’équipe chargée de la réalisation du projet une certaine latitude quant à la méthode, au style et aux solutions techniques de conception. Les exigences réglementaires fédérales plus générales applicables au projet, notamment celles de l’Agence d’évaluation d’impact du Canada, ne seront pas incluses dans les critères de performance.



Figure 2: Corridor du projet de pont de l’est

1.3 Consultation

Les activités de mobilisation menées à l'appui du projet de pont de l'est ont été prises en compte lors de l'élaboration du présent document, y compris celles réalisées avant le lancement de cette étude et tout au long de son élaboration. Les commentaires recueillis dans le cadre d'activités de mobilisation antérieures ont été étudiés et, lorsque pertinent, intégrés aux travaux de conception et concepts préliminaires présentés ici.

Ce document a été élaboré grâce à la collaboration de plusieurs organisations et groupes d'intérêt. Les activités de mobilisation ont été dirigées par l'EPI en se basant sur les informations techniques disponibles à l'époque. Elles comprenaient des activités de sensibilisation du public au moyen d'un sondage en ligne, des réunions de groupes consultatifs publics (GCP) avec des représentants communautaires et des groupes d'intérêt, ainsi que des présentations aux parties prenantes, qui se poursuivent. L'accent a été mis sur la diffusion d'information à jour relativement à l'orientation du projet et sur la collecte de commentaires pouvant éclairer l'élaboration des thèmes et des principes de planification et de conception. La figure 3 illustre le processus de mobilisation et les principaux jalons qui ont soutenu ces travaux.

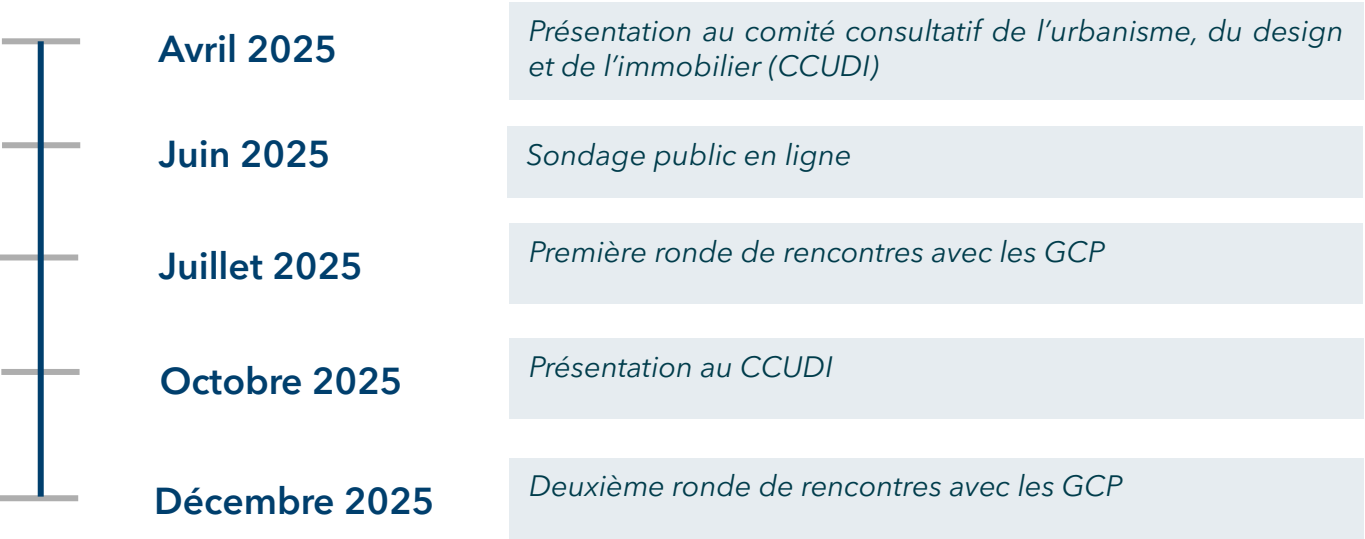


Figure 3: Aperçu des activités de consultation propres au projet

Contexte des consultations et considérations

La région de la capitale nationale se situe sur le territoire traditionnel de la Nation algonquienne Anishinabe. Ce contexte fondamental guide la façon dont l'EPI va planifier, concevoir et réaliser ce projet dans la capitale du Canada, notamment son engagement à créer des espaces publics accueillants et à entretenir des relations respectueuses.

À mesure que le projet de pont de l'est progressera, des activités de mobilisation seront menées conformément à l'approche du gouvernement du Canada et à ses objectifs en matière de réconciliation. Cela comprend un dialogue précoce et continu avec les communautés sur divers sujets

d'intérêt. Les commentaires recueillis seront pris en compte et contribueront à informer la prise de décision ainsi que dans l'élaboration de la conception à chaque étape du projet.

Principaux thèmes abordés

Les principaux thèmes résumés ci-dessous reflètent les commentaires les plus fréquemment formulés par les membres du public, lors des réunions des GCP et par les intervenants consultés tout au long de l'élaboration des présents principes de planification et de conception. Dans la mesure du possible et lorsque pertinent, ils ont été intégrés aux principes.

Considérations en matière de planification et de conception soulevées par les participants :

- reconnaissance des caractéristiques culturelles importantes dans la zone d'étude;
- intégration avec le transport en commun de l'avenir, en mettant l'accent sur la capacité d'offrir, à terme, un réseau structurant;
- suggestions visant à examiner des modifications possibles au tracé proposé et intérêt à étudier, à plus long terme, l'aménagement de liens interprovinciaux supplémentaires à l'ouest du cœur de la capitale;
- clarification de l'objectif principal du pont, notamment la distinction entre le détournement des camions et la connectivité régionale en général;
- limiter la capacité véhiculaire additionnelle et accent accru sur le transport durable;
- meilleure définition de la santé environnementale ou traitement de cet aspect comme un thème distinct;
- préférence pour une conception efficace favorisant la réduction de la congestion et l'amélioration de la mobilité.

Constats issus du processus de mobilisation :

- souhait de voir améliorer les approches en matière de notification et de participation, notamment par l'envoi d'avis par la poste, la prolongation des périodes allouées pour répondre aux sondages, l'intensification de la promotion et le renforcement de la transparence quant à la prise en compte des commentaires;
- demandes d'informations plus claires sur les études et analyses antérieures ainsi que sur la façon dont elles éclairent la prise de décision en cours.

Considérations contextuelles et futures soulevées par les participants :

- intérêt pour la façon dont le projet pourrait contribuer à la résolution des problèmes de circulation actuels et à améliorer la connectivité en transport actif (TA) entre les rives;
- nécessité de tenir compte des pressions de développement futures de même que la manière dont la conception du transport pourrait soutenir la connectivité et gérer la demande croissante en matière de déplacements;
- questions relatives aux incidences financières du projet et à la nature des engagements liés à la participation aux groupes consultatifs.

2. CONTEXTE DE PLANIFICATION

La présente section donne un aperçu de la mobilité interprovinciale dans la région, suivi d’un examen des exigences de planification des transports liées au projet. Elle fournit ensuite des éléments de contexte supplémentaires sur les intervenants des administrations locales et leurs orientations stratégiques quant à la gestion de la croissance au cours des prochaines décennies.

2.1 Contexte de planification, croissance régionale et impératifs

La présence humaine de longue date dans la région de la capitale nationale s’explique par son emplacement géographique, au confluent de trois grands réseaux fluviaux (rivières des Outaouais, Rideau et Gatineau). Le premier pont interprovincial construit dans la région a été aménagé aux chutes des Chaudières en 1828 pour relier Hull et Ottawa alors que ces villes commençaient à grossir.

Au moment où s’affirmait l’importance de la région en tant que capitale du Canada, des travaux de planification ont été entrepris pour évaluer comment gérer son développement afin de répondre aux besoins futurs et mettre en valeur ses attraits naturels tout en améliorant les réseaux de transport des personnes et des marchandises. C’est ainsi que cinq autres ponts interprovinciaux ont été construits, le dernier étant le pont du Portage, inauguré en 1973. Depuis, la population de la région a plus que doublé dans ses trois municipalités : les villes d’Ottawa et de Gatineau, et la municipalité régionale de comté des Collines-de-l’Outaouais. La population de la région de la capitale nationale devrait atteindre 1,9 million de personnes d’ici 2050.



La population a une incidence directe sur le mode de fonctionnement des systèmes de transport et sur le besoin d’intégrer l’utilisation des sols et la planification des transports. Le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux (PILTLI) de la CCN, approuvé en 2022 et mis à jour en novembre 2025, établit une vision pour l’offre de solutions de déplacement durables et bien reliées qui respectent l’environnement naturel et le patrimoine culturel de la région. Dans le cadre du processus de planification stratégique, on a relevé certains défis en matière de transport que le projet de pont de l’est pourrait contribuer à atténuer.

- **Transport des marchandises :** dans la région de la capitale nationale, le transport interprovincial des marchandises se fait uniquement par l’un de deux ponts, dont aucun n’est directement relié au réseau autoroutier provincial de l’Ontario. Les camions doivent donc emprunter des itinéraires indirects traversant des quartiers densément peuplés. Cette situation cause des conditions de conduite difficiles pour les camionneurs, des problèmes de sécurité ainsi que d’autres effets négatifs, comme le bruit, les vibrations et l’augmentation de la congestion dans ces secteurs. La construction d’un nouveau lien interprovincial permettant la circulation des véhicules lourds réduira le volume de camions devant circuler dans les quartiers du centre-ville.
- **Emplacement des liens :** cinq des six liens existants, dont un est réservé au TA, sont situés dans le cœur de la capitale. Cette situation crée des itinéraires de transport indirects et inefficaces, et oblige des dizaines de milliers de conducteurs à traverser chaque jour le centre-ville inutilement. Le projet de pont de l’est devrait réduire le temps et les distances de déplacement dans l’est de la région, et ainsi rendre les modes de transport en commun et de transport actif plus attrayants.
- **Croissance et transport durable :** il est établi, dans le PILTLI, que les ponts et les réseaux routiers de la région sont au maximum de leur capacité aux heures de pointe dans la direction de la circulation, et que la croissance démographique prévue d’ici 2050 devra être prise en compte et priorisée au moyen des transports en commun et actifs. Le plan appuie l’affectation d’un plus grand nombre de voies interprovinciales au transport en commun et aux véhicules multioccupants (VMO), en particulier dans le cœur de la capitale, où la demande est la plus forte. Pour continuer à encourager le transport interprovincial durable, le nombre total de voies ainsi que le nombre de voies réservées au transport en commun et aux VMO doivent être gérés avec soin.

À long terme, ce projet pourrait soutenir les secteurs pour lesquels les administrations locales prévoient une croissance, et même aider à accélérer celle-ci. Ces secteurs incluent des pôles d’aménagement à usage mixte ou axés sur le transport en commun, notamment la station Rapibus de la Cité, à Gatineau, et les stations de l’O-Train, à Ottawa. D’autres aménagements industriels, comme l’Aéroparc à Gatineau et les secteurs adjacents au corridor de l’autoroute 417 dans le sud-est d’Ottawa, pourraient également tirer parti de l’amélioration de la connectivité interprovinciale dans l’est de la région de la capitale nationale, tant pour l’accès à l’emploi que pour le transport des marchandises.

Vue vers l’est sur la rivière des Outaouais et le secteur du cœur de la région de la capitale nationale Source: CCN

Impératifs de planification des transports

La liste suivante d'impératifs de planification des transports a été élaborée pour le projet du pont de l'est afin d'obtenir les avantages régionaux en matière de transport établis dans le PILTLI tout en atténuant les impacts sur les collectivités environnantes et l'environnement naturel.

- a. Le nouveau pont interprovincial de la rivière des Outaouais devra comporter quatre voies réservées aux véhicules, et accorder la priorité aux VMO et au transport en commun dans la direction et aux heures de pointe. Il devra également accommoder les véhicules commerciaux lourds et offrir des aménagements de haute qualité pour le TA.**
- b. Afin de limiter les déplacements sinueux, ce qui est particulièrement important pour les modes de TA, il sera important de créer un itinéraire direct franchissant la rivière des Outaouais tout en respectant les intérêts environnementaux, culturels, sociaux et économiques, et en minimisant les impacts sur les berges de la rivière des Outaouais et sur l'île Kettle, y compris les terres environnantes et les vues sur la rivière des Outaouais.**
- c. Conformément à l'impératif a. ci-dessus, tout élargissement de la montée Paiement au-delà de ses quatre voies principales actuelles dans le cadre du projet de pont de l'est devra être conforme au PILTLI ainsi qu'aux plans et politiques des intervenants concernés, et présenter des avantages manifestes justifiant les impacts environnementaux, sociaux et économiques des travaux.**
- d. Conformément à l'impératif a. ci-dessus, le corridor de la promenade de l'Aviation ne devra pas comporter plus de quatre voies principales tout en permettant l'accès aux véhicules commerciaux lourds et aux véhicules de transport en commun. Le corridor doit conserver son caractère de promenade, et l'empreinte de la route doit être minimisée afin que les impacts soient atténués au maximum et que l'on puisse améliorer le domaine public ou l'environnement naturel.**
- e. Identifier et mettre en œuvre des solutions pour empêcher les véhicules d'accéder à la promenade Sir-George-Étienne-Cartier (SGEC) depuis le pont aux heures de pointe.**

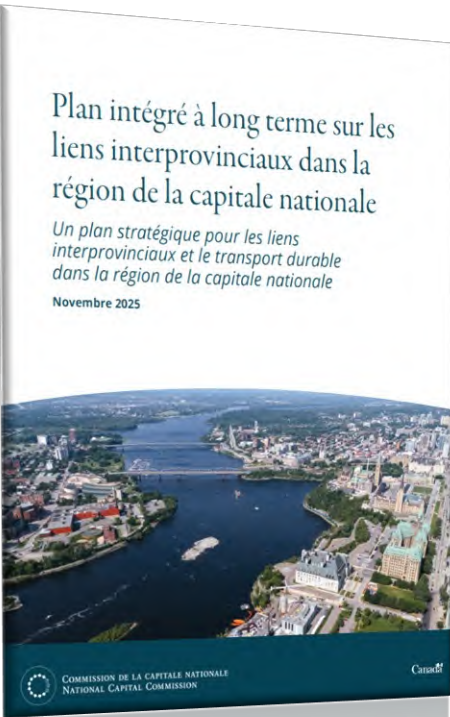


2.2 Parties prenantes et documents existants

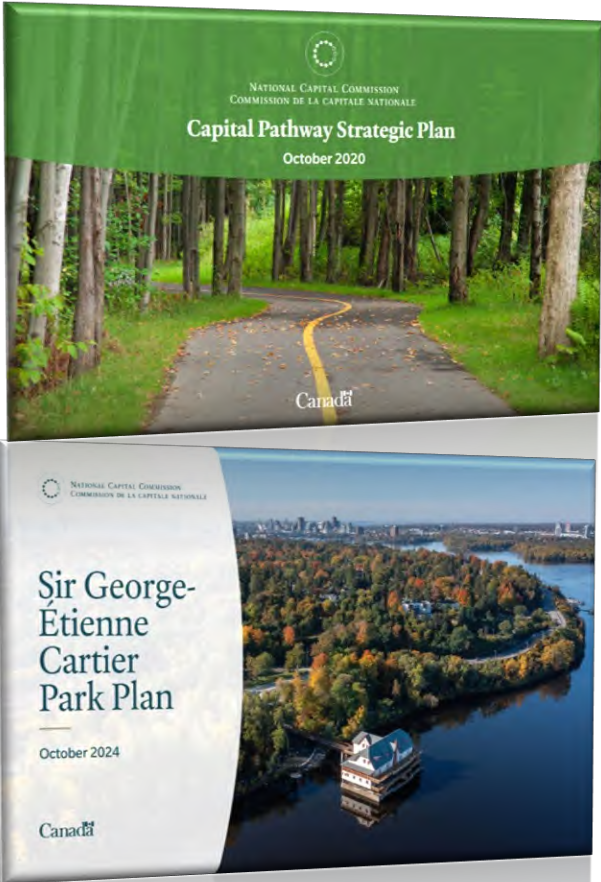
Plusieurs ordres de gouvernement et organismes exercent des compétences sur la zone d'étude du pont de l'est et les environs, et chacun d'entre eux est consulté tout au long de l'élaboration du projet. Cela comprend le gouvernement fédéral (y compris les membres de l'EPI), les gouvernements provinciaux de l'Ontario et du Québec, la Ville d'Ottawa (y compris OC Transpo, organisme responsable du transport en commun dans cette ville) et la Ville de Gatineau (y compris la Société de transport de l'Outaouais, ou STO). Ces organismes exercent chacun un certain degré de compétence dans la zone d'étude, et ont élaboré et adopté des politiques, des plans, des lignes directrices et des normes qui auront une incidence sur la planification du corridor. Bon nombre de ces plans fournissent également des indications sur la croissance dans la région de la capitale nationale au cours des 10, 20 ou 50 prochaines années.

Bien que la liste suivante ne comprenne pas l'ensemble des lignes directrices et des normes d'ingénierie et de conception technique qui s'appliqueront au projet, elle donne un aperçu des documents de planification les plus pertinents sur lesquels sont fondés ces travaux.

- **Le Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067 de la CCN**
 - **Plan des terrains urbains de la capitale (2015)**
 - **Plan du parc Sir-George-Étienne-Cartier (2024) de la CCN**
 - **Étude du paysage culturel (2022)**
 - **Plan stratégique du Sentier de la capitale (2020) de la CCN**
 - **Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale (2025) de la CCN**
 - **Plan sur l'accessibilité 2023-2026 de la CCN**
 - **Plan lumière de la capitale (2017) de la CCN**
 - **Stratégie de développement durable (2023) de la CCN**
- **Stratégie sur les forêts (2021-2026) de la CCN**
 - **Lignes directrices de conception de la capitale (2023) de la CCN**
 - **Lignes directrices pour la planification et la conception des promenades de la CCN (en cours de révision)**
 - **Guide de conception des intersections protégées (2021) de la Ville d'Ottawa**
 - **Lignes directrices du modèle de niveau de service multimodal (2025) de la Ville d'Ottawa**
 - **Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa**
 - **Plan officiel de la Ville d'Ottawa (2022)**
 - **Schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Gatineau (2024)**
- **Plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau (2020)**
 - **Plan stratégique municipal de la Ville de Gatineau (2021)**
 - **Plan des déplacements durables de la Ville de Gatineau (2011)**
 - **Plan Directeur du réseau cyclable de la Ville de Gatineau (2018)**
 - **Routes de camionnage de la Ville de Gatineau (en cours de révision)**
 - **Politique des rues conviviales de la Ville de Gatineau (2021)**
 - **Plan directeur des infrastructures récréatives, sportives et communautaires de la Ville de Gatineau (2022)**



Juin 2026



2.3 Corridor et tronçons

La zone d'étude couvre environ 11 km : elle suit la montée Paiement vers le sud depuis l'autoroute 50 dans la ville de Gatineau, traverse la rivière des Outaouais à proximité de l'île Kettle et atteint l'autoroute 417/route d'Ottawa 174 dans la ville d'Ottawa, par la promenade de l'Aviation. Le corridor sert de lien direct entre les corridors de transport en commun rapide de l'O-Train à Ottawa et du Rapibus à Gatineau. Une évaluation du corridor de la montée Paiement et de la promenade de l'Aviation a été entreprise en tenant compte de l'utilisation des sols, des caractéristiques des collectivités, du cadre de planification actuel et futur, et des caractéristiques du transport. Une évaluation a permis de relever cinq tronçons distincts, comme on le voit à droite dans la figure 4, qui sont couverts au chapitre 4.

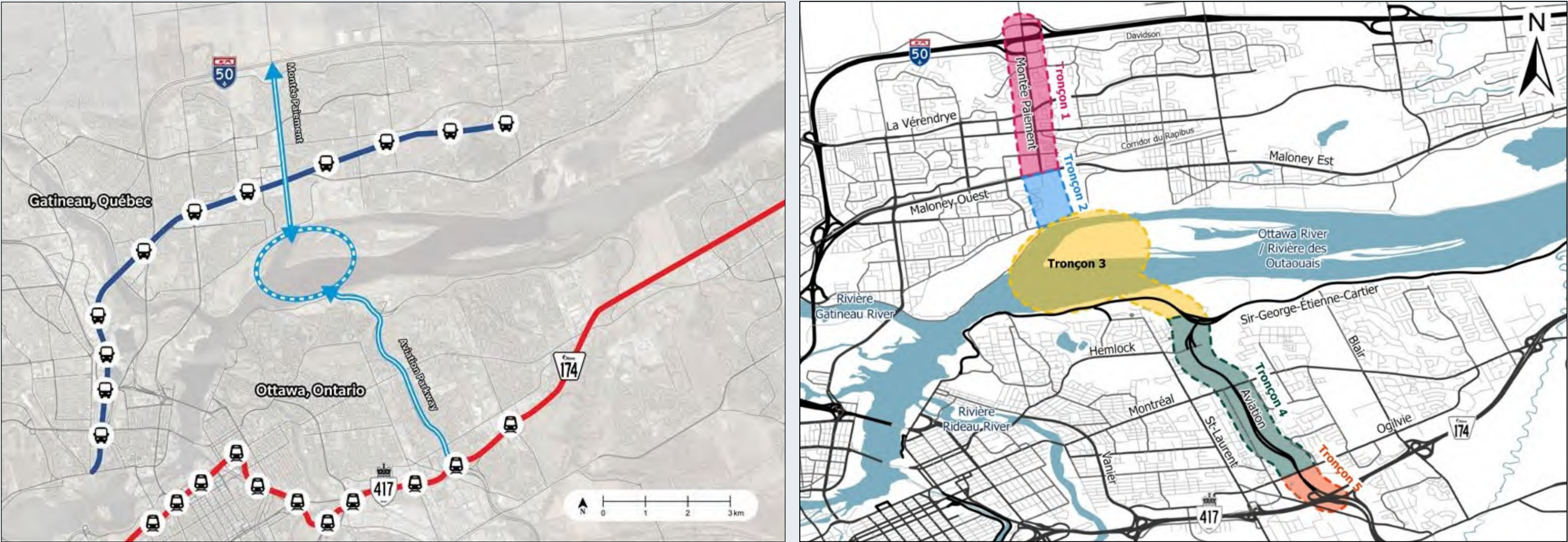


Figure 4: Aperçu du corridor, des tronçons et de la connectivité aux corridors de transport en commun rapide

3. THÈMES ET PRINCIPES

3.0 Survol des principes de planification et de conception

Les principes de planification et de conception, regroupés sous quatre grands thèmes, sont des engagements qui orientent les résultats souhaités du projet de pont de l'est.

Comme résumé au chapitre deux, les principes ont été élaborés en fonction du cadre et des lignes directrices de planification et de conception existants, en plus de consultations internes et externes avec la CCN, SPAC et d'autres parties prenantes, parties intéressées et groupes.

Compte tenu de la diversité des contextes et des environnements le long du corridor du projet, on trouve, au chapitre 4, des conseils sur la façon dont ces principes pourraient être appliqués.

Au fur et à mesure de l'avancement du projet, de nouvelles informations, technologies ou pratiques de planification et de conception pourraient émerger et devoir être intégrées au besoin. Des travaux de mobilisation et de consultation des parties prenantes et du public pourraient donc être nécessaires, en plus des travaux techniques et d'ingénierie.



Connectivité locale
et régionale



Durabilité et
résilience



Sûreté et
équité



Domaine
public

3.1 Connectivité locale et régionale

Le pont de l’est améliorera la connectivité globale entre Ottawa et Gatineau. Pour le transport des marchandises, ce lien sera conçu pour rediriger les camions interprovinciaux en détournant les véhicules n’ayant pas pour destination le centre-ville.

Ce nouveau lien interprovincial devrait être judicieusement intégré et relié au réseau de transport existant en explorant les possibilités le long du corridor pour optimiser la connectivité et répondre aux besoins de mobilité tout en encourageant la mobilité durable.

Les principes et les engagements de ce thème visent à assurer que le corridor du pont de l’est est conçu pour:

- **RÉPONDRE À LA DEMANDE ACCRUE DE DÉPLACEMENTS.**
- **FAVORISER LA CIRCULATION EFFICACE DES CAMIONS ET DES MARCHANDISES.**
- **DÉVELOPPER LES RÉSEAUX DE TRANSPORT ACTIF.**
- **AMÉLIORER LES OPÉRATIONS ET LA CONNECTIVITÉ DU TRANSPORT EN COMMUN.**
- **ANTICIPER LES TENDANCES FUTURES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET S’Y ADAPTER.**



Vue vers le nord en direction de la promenade SGEC, de la rivière des Outaouais et de Gatineau Source: Adham Badran

3.1.1 Répondre à la demande accrue de déplacements

Le PILTLI propose une vision pour les déplacements des gens et des marchandises entre l’Ontario et le Québec dans la région de la capitale nationale. En 2022, plus de 35 000 déplacements interprovinciaux ont été effectués, en moyenne, durant la période de pointe du matin. Ce nombre devrait augmenter de 50 % d’ici 2050 en raison de la croissance démographique, ce qui va accentuer les pressions dans la direction de la circulation. La capacité du réseau routier doit être gérée efficacement afin d’encourager le passage à une mobilité durable. Conformément au PILTLI et aux plans municipaux existants, le corridor du pont de l’est :

- 1. ACCORDERA LA PRIORITÉ AUX CAMIONS, AUX VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN ET AUX MODES DE TA TOUT EN PERMETTANT LA CIRCULATION DE TOUS LES TYPES DE VÉHICULES;
- 2. PROTÉGERA LES COLLECTIVITÉS AVOISINANTES EN LIMITANT LA CIRCULATION DE TRANSIT SUR LE RÉSEAU LOCAL.



Pont du Portage, Ottawa Source: CCN

3.1.2 Favoriser la circulation efficace des camions et des marchandises

Le transport des marchandises est un pilier de l’économie dans la région de la capitale nationale. À l’heure actuelle, les véhicules commerciaux sont uniquement autorisés à emprunter deux liens interprovinciaux : le pont des Chaudières et le pont Macdonald-Cartier. Tous deux sont situés dans le cœur de la capitale, et la plupart des camions empruntent le pont Macdonald-Cartier. L’un des principaux objectifs du projet de pont de l’est consiste à faciliter le transport régional et interprovincial des marchandises ainsi qu’à détourner la circulation des camions du centre-ville urbain dense, qui convient mal aux véhicules lourds en raison de la proximité des résidences et des bâtiments commerciaux le long des rues. Une fois le nouveau lien interprovincial terminé, la CCN compte autoriser l’accès des camions à la promenade de l’Aviation de manière à offrir un itinéraire plus efficace et plus direct aux camionneurs qui transportent des marchandises n’ayant pas pour destination le centre-ville.

Conformément au PILTLI, le projet du pont de l’Est :

- 3. CRÉERA UN CORRIDOR INTÉRESSANT ET PRATIQUE POUR LA CIRCULATION DES CAMIONS.



Vue vers le sud sur la montée Paiement, près de la rue Davidson et de l’accès à l’autoroute 50, à Gatineau Source: Adham Badran

3.1.3 Développer les réseaux de TA

Le corridor du projet longe et croise de nombreuses voies piétonnières et cyclables existantes et prévues, notamment le Sentier de la capitale, la Route verte et les réseaux cyclables d’Ottawa et de Gatineau. Les deux municipalités et la CCN souhaitent développer les réseaux piétonniers et cyclables : le PILTLI de la CCN prévoit l’amélioration des connexions interprovinciales pour le TA, le Plan directeur des transports de la Ville d’Ottawa prévoit l’amélioration et le développement du réseau de TA par l’élimination d’obstacles importants comme les voies navigables et les autoroutes, et la Ville de Gatineau a proposé de nombreux liens cyclables directement raccordés au corridor dans son *Plan directeur du réseau cyclable* (2018).

Conformément aux plans existants, le corridor du pont de l’est :

- 4. FOURNIRA DES AMÉNAGEMENTS PIÉTONNIERS ET CYCLABLES DE HAUTE QUALITÉ;
- 5. PRÉSERVERA DES EMPRISES POUR DES RACCORDEMENTS FUTURS AFIN D’AMÉLIORER LA COHÉRENCE DES RÉSEAUX PIÉTONNIERS ET CYCLABLES.



La Route verte et la rue Jacques Cartier, Gatineau Source: Adham Badran

3.1.4 Améliorer les opérations et la connectivité du transport en commun

Le transport en commun est un élément essentiel du réseau de transport durable de la région. De nombreux déplacements en transport en commun entre Gatineau et Ottawa empruntent les itinéraires de transport en commun rapides à haute fréquence qui traversent la rivière des Outaouais dans les centres-villes. Les deux villes comptent élargir leur réseau structurant de transport en commun : les prolongements de l’O-Train sont en construction, et un projet de tramway qui reliait l’ouest de Gatineau au centre-ville est à l’étude.

Tous les ordres de gouvernement participant à la gestion de la région de la capitale nationale ont le même objectif : encourager la mobilité durable. Le projet de pont de l’est offre une occasion d’améliorer la connectivité des transports en commun, notamment en reliant les collectivités à l’est des rivières Gatineau et Rideau sans que les résidents doivent passer par le centre-ville.

Conformément aux plans de transport durable, le corridor du pont de l’est :

- 6. PERMETTRA L’EXPLOITATION D’UN SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE (EXPRESS OU À ARRÊTS LIMITÉS) RELIANT DES PÔLES DE TRANSPORT EN COMMUN DES CÔTÉS EST DE GATINEAU ET D’OTTAWA;
- 7. SERA AMÉNAGÉ EN TENANT COMPTE DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN EXISTANTS ET PRÉVUS DE LA STO ET D’OC TRANSPO DANS CE CORRIDOR.



Autobus STO en Ottawa Source: Michel Aspirot/CBC

3.1.5 Anticiper les tendances futures en matière de mobilité et s’y adapter

Les technologies dans le domaine des transports continuent d’évoluer à un rythme soutenu. Le PILTLI décrit donc des initiatives qui accordent la priorité à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l’adoption de nouvelles solutions de mobilité pour un réseau de transport plus durable, efficace et accessible, résilient et capable de s’adapter aux changements.

La planification et la conception du corridor doivent prioriser les solutions de déplacement multimodal et tenir compte des changements à prévoir dans les comportements et les technologies qui auront une incidence sur la façon dont les gens se déplacent. Ainsi, les systèmes de transport intelligents peuvent inclure des capteurs, des systèmes de communication avancés pouvant prendre en charge les voitures et les camions autonomes, qui pourraient avoir des impacts importantes sur les habitudes de déplacement.

Selon le PILTLI, l’infrastructure du corridor du pont de l’Est :

8. SERA CONÇUE POUR SOUTENIR L’INNOVATION DANS LE DOMAINE DES SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS.



Vue vers le sud sur la montée Paiement, près de la rue Lahaie, à Gatineau Source: Adham Badran



Rendu généré par l’IA d’un camion autonome sur une chaussée

3.2 Durabilité et résilience

Le corridor interprovincial aura une durée de vie utile de plusieurs décennies. L'évaluation et la prise de décisions doivent tenir compte des impacts sur les composantes et les facettes naturelles et environnementales pendant le cycle de vie de l'infrastructure.

La durabilité de l'infrastructure est associée aux activités de construction et aux matériaux, à l'interaction avec l'écosystème existant et à la capacité d'adaptation aux besoins futurs.

L'accent est mis sur une infrastructure de transport résiliente qui offre une fonction et une opération solides pour favoriser l'atteinte des cibles en matière de changements climatiques et les besoins des collectivités.

Les principes et les engagements sous ce thème visent à faire en sorte que le corridor du pont de l'est:

- **EST CONÇUE POUR UNE LONGUE DURÉE DE VIE ET ATTÉNUÉ LES RISQUES.**
- **MINIMISE LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX.**
- **S'ADAPTE AUX EXIGENCES OPÉRATIONNELLES FUTURES.**



Vue vers le sud en direction de l'île Kettle et d'Ottawa Source: Adham Badran

3.2.1 Concevoir pour une longue durée de vie et atténuer les risques

C'est à l'étape de la conception que se prennent les décisions clés qui auront une incidence sur la durabilité de l'infrastructure et sa facilité d'entretien, tout en tenant compte de la rentabilité. Dans la mesure du possible, la conception sera conforme à la Stratégie de développement durable de la CCN (2023-2027), qui fournit des conseils sur la gestion des actifs et les risques. De plus, la conception doit être élaborée de manière à atténuer les risques climatiques sur l'infrastructure et son utilisation, y compris sans s'y limiter les phénomènes météorologiques extrêmes, les fluctuations saisonnières du niveau de l'eau et les cycles de gel-dégel.

Conformément aux plans et aux stratégies de développement durable, la conception du corridor du pont de l'est :

- 9. MINIMISERA LA VULNÉRABILITÉ CLIMATIQUE;
- 10. TIENDRA COMPTE À LA FOIS DE LA DURABILITÉ, DE LA FACILITÉ D'ENTRETIEN ET DE LA RENTABILITÉ.



Rivière des Outaouais, vue vers l'ouest Source: Adham Badran

3.2.2 Minimiser les impacts environnementaux

La protection de l'environnement fera partie du processus d'évaluation et de confirmation des solutions de conception pour le projet. Les impacts temporaires et permanents doivent être pris en compte, y compris sur les environnements biophysiques aquatiques, riverains et terrestres; la présence et l'habitat des espèces en péril et des oiseaux migrateurs; la végétation; la stabilité des pentes; et les conditions géotechniques. Bien que le potentiel d'impact environnemental soit particulièrement élevé dans les secteurs non perturbés, les impacts environnementaux doivent être pris en compte sur toute la longueur du corridor grâce à une planification et une conception rigoureuses, ainsi qu'à leur inclusion dans les devis de construction.

Compte tenu des engagements en matière de protection de l'environnement, le corridor du pont de l'est :

- 11. SERA CONSTRUIT DE MANIÈRE À ÉVITER OU MINIMISER ET ATTÉNUER LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX.



Promenade de l'Aviation, vue vers le sud depuis le chemin Hemlock Source: Adham Badran

3.2.3 S'adapter aux exigences opérationnelles futures

Le corridor devra être remis en état tout au long de son cycle de vie. Il faut donc prévoir une infrastructure et des systèmes qui minimiseront les impacts des travaux sur la fonction principale du corridor, soit le transport des personnes et des marchandises. Les principes et pratiques de gestion de l'accès doivent également être priorisés afin que les véhicules empruntant le corridor à des fins économiques et quotidiennes y aient un accès suffisant. La réduction des impacts sur les collectivités adjacentes et le maintien du caractère du corridor doivent également être des priorités lors de la planification en fonction des conditions futures.

Compte tenu des exigences opérationnelles futures, la conception du corridor du pont de l'est :

12. PRÉSERVERA LA FONCTIONNALITÉ DE BASE DURANT LES TRAVAUX DE RÉFECTION.



Échangeur des autoroutes 417 et 174 au sud de la promenade de l'Aviation Source: Adham Badran



Corridor de la montée Paiement, vue vers le sud depuis l'échangeur de l'autoroute 50, Gatineau Source: Adham Badran

3.3 Sûreté et équité

La préservation de la santé et de la sécurité des personnes, des collectivités et de la société est une priorité pour tous les ordres de gouvernement. Dans le contexte du transport et de la mobilité, les engagements en matière de sécurité devraient fournir une orientation claire et établir un ordre de priorité des mesures quantifiables de la sécurité des personnes, en plus d’influencer les facteurs de l’environnement bâti sur la sécurité et le confort perçus.

La sécurité doit être équilibrée et complétée par une compréhension des personnes les plus vulnérables ou qui ont besoin d’un soutien supplémentaire. Un traitement équitable consiste à mettre en œuvre des interventions et des mesures pour ceux qui ont besoin d’aide supplémentaire pour faciliter leur participation.

Les principes et les engagements sous ce thème visent à faire en sorte que le corridor du pont de l’est:

- **EST CONÇUE POUR ASSURER LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DES PERSONNES.**
- **EST CONÇUE POUR TOUS LES ÂGES ET TOUTES LES CAPACITÉS.**
- **MINIMISE LES IMPACTS SUR LES RÉSIDENTS.**



Promenade SGEC, Ottawa Source: NCC

3.3.1 Adopter une conception pour assurer la sécurité et la sûreté des personnes

Le corridor sera conçu en pensant d’abord à la sécurité : le risque de collision, et la gravité des blessures en cas de collision, seront minimisés. Il s’agit d’un aspect particulièrement important dans les endroits, le long du corridor, où des usagers vulnérables utiliseront le même espace que les véhicules. Différentes solutions devront être adoptées pour réduire les risques de conflits le long du corridor, autant lors de la conception elle-même que dans le cadre d’examens de sécurité. De plus, l’environnement bâti a une incidence importante sur la sécurité des personnes, et la nouvelle infrastructure du corridor devra être intégrée à l’environnement existant de manière à respecter les principes de la prévention du crime par l’aménagement du milieu (PCAM). On sait, notamment, que l’éclairage permet de créer des environnements plus sûrs et confortables pour les utilisateurs, surtout lorsqu’on met l’accent sur les périodes de la journée durant lesquelles il fait sombre ou noir. Le *Plan lumière de la capitale* (2017-2027) de la CCN vise à améliorer l’environnement et l’expérience du visiteur durant la nuit en mettant l’accent sur un éclairage durable et sûr, en tenant tout particulièrement compte de la désignation de ciel étoilé de la rivière des Outaouais. En se basant sur ces idées, le projet de pont de l’est :

13. FOURNIRA UNE INFRASTRUCTURE SÛRE ET CONFORTABLE À TOUS LES UTILISATEURS, EN METTANT L’ACCENT SUR LA PROTECTION DES PLUS VULNÉRABLES D’ENTRE EUX.



Intersection du boulevard Maloney et de la montée Paiement Source: Adham Badran

3.3.2 Adopter une conception pour tous les âges et toutes les capacités

La prise en compte de tous les âges et toutes les capacités (TATC) est une pratique exemplaire internationale pour la mise en œuvre d’aménagements et la conception de solutions sûres, confortables et équitables pour la plupart des gens, quels que soient leur âge ou leurs capacités. À cette fin, la conception doit refléter les besoins des usagers de la route vulnérables : jeunes enfants, personnes âgées et personnes en situation de handicap (p. ex. perte de la vue, mobilité réduite, endurance réduite, déficiences cognitives et perte de l’ouïe). Diverses normes locales, notamment le *Plan directeur des transports* de la Ville d’Ottawa et les Politiques des rues conviviales de la Ville de Gatineau, incluent des éléments de cette approche, puisqu’elle permet d’attirer davantage d’utilisateurs actifs.

Conformément aux normes d’accessibilité applicables, le corridor du pont de l’est :

14. FOURNIRA UN TRAJET DIRECT ET DES AMÉNAGEMENTS SANS OBSTACLE AUX PERSONNES DE TOUT ÂGE ET DE TOUTES LES CAPACITÉS.



Des personnes qui marchent Source: CCN

3.3.3 Minimiser les impacts sur les résidents

Le projet aura toute une gamme d’impacts, qui pourraient être positifs ou négatif, et intentionnels ou involontaires. Toute nouvelle infrastructure de transport peut entraîner des changements à des éléments qui ont une incidence sur la santé et la qualité de vie des gens, par exemple le bruit, la qualité de l’air et de l’eau, l’éclairage et l’accès.

Ces impacts pourraient être vécues différemment par différentes personnes, autant celles qui résident dans le corridor que celles qui l’empruntent. L’étude et la compréhension de ces différences sont essentielles à la conception du corridor. Le corridor devrait être planifié et conçu de manière à réduire ou à atténuer les diverses impacts négatives le long du corridor et les secteurs adjacents tout en optimisant les avantages, et une communication régulière devrait être établie avec les personnes touchées.

Afin de tenir compte des impacts et des avantages divers, le projet de pont de l’est :

15. INCLURA DES STRATÉGIES APPROPRIÉES PERMETTANT D’ATTÉNUER LES IMPACTS IDENTIFIÉS SUR LA SANTÉ HUMAINE.



Résidences et commerces en bordure de la montée Paiement, à Gatineau Source: Adham Badran



Secteurs résidentiels à proximité de la promenade de l’Aviation, à Ottawa Source: Adham Badran

3.4 Domaine public

Le projet de pont de l'est est un corridor de transport interprovincial qui relie de nombreux quartiers et secteurs de la région de la capitale nationale. Les villes sont des entités dynamiques évoluent au fil du temps pour répondre aux nouveaux besoins tout en célébrant leur patrimoine.

Ce thème souligne l'importance d'intégrer le corridor du pont de l'est aux caractéristiques naturelles et historiques existantes tout en ouvrant de nouvelles possibilités qui procurent des avantages économiques et sociaux individuels et communautaires considérables.

De ce point de vue, les principes sous ce thème soulignent l'engagement du projet de pont de l'est à:

- **AMÉLIORER LE DOMAINE PUBLIC ET LA CRÉATION DE LIEUX D'INTÉRÊT;**
- **S'ADAPTER AUX CONDITIONS PROPRES AU CONTEXTE;**
- **RESPECTER LES RESSOURCES NATURELLES;**
- **METTRE EN VALEUR L'ARCHÉOLOGIE, LE PATRIMOINE ET LA CULTURE.**



Rivière des Outaouais et marinas riveraines Source: Adham Badran

3.4.1 Améliorer le domaine public et la création de lieux d'intérêt

Le domaine public désigne l'ensemble des espaces extérieurs accessibles au public, notamment les rues, les parcs, les places et autres espaces publics. Le projet du pont de l'est aura une incidence considérable à long terme sur la façon dont les gens interagissent avec l'espace et constituera un élément clé de l'environnement bâti. Le projet offre l'occasion de générer des retombées positives sur le domaine public dans la région, notamment par la création de nouveaux espaces dans le corridor et le long de celui-ci. Le Plan de la capitale du Canada de la CCN oriente la conception d'espaces où la forme et la fonction s'harmonisent. D'autres plans, notamment le Plan du parc Sir-George-Étienne-Cartier, soulignent également la nécessité de cerner, de protéger et de mettre en valeur les points d'observation et les bassins visuels d'importance.

Conformément aux plans existants, le corridor du pont de l'est :

16. AMÉLIORERA L'EXPÉRIENCE DES USAGERS GRÂCE À LA CONCEPTION D'UN DOMAINE PUBLIC ATTRAYANT.



Vue vers l'ouest sur les marinas de la rue Jacques-Cartier et le Quai-des-Légendes Source: Adham Badran

3.4.2 S'adapter aux conditions propres au contexte

L'adéquation, l'échelle et le contexte ont leur importance. Chaque tronçon du corridor du projet présente une complexité et un caractère unique quant à la manière dont la forme bâtie et le milieu naturel s'harmonisent. L'adoption d'une approche de conception sensible au contexte (CSC) permet d'assurer que la planification et la conception du corridor tiennent compte des conditions existantes et du contexte. Le Plan des terrains urbains de la capitale comprend des orientations en matière de planification sensible au contexte afin d'assurer la compatibilité des usages et leur intégration harmonieuse.

La rivière des Outaouais est une rivière du patrimoine canadien et, le long du corridor, on trouve d'autres éléments importants sur le plan contextuel, notamment d'ordre environnemental, culturel et social, entre autres. Lors de l'identification des conditions et des caractéristiques propres au contexte, il faut tenir compte de l'environnement, des profils d'utilisateurs, des éléments culturels et de l'impact visuel de la nouvelle infrastructure sur son environnement, en particulier le pont.

Le corridor du pont de l'est :

17. S'INTÉGRERA ADÉQUATEMENT À DES CONDITIONS VARIÉES.



Contexte d'utilisation du sol le long de la montée Paiement Source: Adham Badran

3.4.3 Respecter les ressources naturelles

La capitale du Canada est reconnue pour son caractère naturel et pittoresque, façonné par son réseau d’espaces verts, ses cours d’eau et ses berges. Ces richesses naturelles contribuent à protéger la biodiversité, assurent la continuité des corridors écologiques et l’environnement naturel, et relient le réseau d’espaces verts de la capitale à des réseaux écologiques plus vastes.

La préservation des ressources naturelles dans la région de la capitale nationale et au-delà constitue une priorité pour la santé environnementale et la qualité de vie. En 2023, la CCN a adopté sa SDD, laquelle vise à démontrer un leadership national en rendant la région de la capitale nationale résiliente aux changements climatiques et durable sur le plan de l’environnement, en arrimant sa vision organisationnelle en matière de durabilité aux principes et aux actions de la Stratégie fédérale de développement durable.

Conformément aux stratégies de développement durable, le projet de pont de l’est :

18. PRÉSERVERA OU ACCROITRA LE COUVERT FORESTIER DANS LE CORRIDOR GRÂCE À LA PLANTATION D’ESPÈCES INDIGÈNES.



Élément paysagé Source: CCN

3.4.4 Mettre en valeur l’archéologie, le patrimoine et la culture

La zone d’étude et la région de la capitale nationale dans son ensemble présentent une histoire riche et profonde qui témoigne de la colonisation des terres. Le corridor et ses abords présentent un fort potentiel de mise en valeur d’éléments archéologiques, historiques et culturels. Il peut s’agir de sites précis associés à un événement ou de zones géographiques plus vastes représentant un élément marquant de l’histoire du Canada.

Les éléments historiques et culturels doivent être identifiés, évalués, conservés et mis en valeur dans la zone d’étude immédiate et ses environs. De plus, les protocoles de cogestion des ressources archéologiques et les autres exigences applicables doivent être pris en compte afin d’assurer la mobilisation des communautés autochtones lors des évaluations archéologiques, notamment lorsque le projet est susceptible d’avoir des impacts.

L’étude du paysage culturel du parc SGEC a permis de recenser et d’évaluer des sites du patrimoine culturel dans les environs, y compris la promenade elle-même, les rives de la rivière des Outaouais, la rivière Rideau, Rideau Hall, le Ottawa New Edinburgh Club, Pine Hill, l’aéroport d’Ottawa-Rockcliffe, le réseau de sentiers et le terminus de la Ceinture de verdure. De plus, le Plan de la capitale du Canada de la CCN encourage la création d’occasions permettant d’explorer l’environnement naturel et bâti, ainsi que la sensibilisation et la reconnaissance continues des besoins archéologiques potentiels et des impacts qui pourraient survenir lors de la construction et de l’entretien du pont et du corridor.

Conformément aux plans et aux priorités actuels, le corridor du pont de l’est :

19. ASSURERA L’INTÉGRATION APPROPRIÉE DES DIMENSIONS CULTURELLES, ARCHÉOLOGIQUES ET PATRIMONIALES DU CORRIDOR ET DE SES ENVIRONS.



Quelques sites du patrimoine culturel dans le corridor, y compris la rivière des Outaouais Source: Adham Badran

4. APPLICATION CONTEXTUELLE

Survol de la section

Les thèmes et principes de planification et de conception doivent être appliqués en fonction du contexte local, tout en assurant une continuité le long du corridor.

Le corridor est divisé en cinq tronçons distincts selon le contexte local. Les caractéristiques déterminantes de chaque tronçon sont présentées ci-dessous, notamment les infrastructures et services de transport existantes et prévues, les sites du patrimoine culturel et les zones écologiquement sensibles. Compte tenu de ces caractéristiques, des possibilités de concept ont été identifiés et présentées pour chaque tronçon du corridor du pont de l'est, du nord au sud.

Les possibilités de conception démonstratives serviront à démontrer le potentiel et l'ampleur des modifications envisageables dans le cadre du projet, ainsi qu'à illustrer comment des principes parfois divergents peuvent être combinés afin de créer un corridor de grande qualité.

Les renseignements présentés dans la présente section visent à fournir des concepts préliminaires pour orienter le projet à mesure qu'il évolue vers la phase de conception. Les possibilités et les applications de conceptions démonstratives ne sont ni prescriptives ni exhaustives. Cependant, à mesure que le projet avance dans les phases de conception, les concepts doivent refléter les principes de planification et de conception pour chacun des tronçons.

Pour chaque tronçon, la sous-section présente :

- les limites du tronçon ainsi que les conditions et considérations propres au contexte;
- des possibilités de conception, y compris les applications possibles à des emplacements précis;
- une illustration des possibilités de conception et de leur emplacement dans le corridor;
- des illustrations de principes de conceptions démonstratifs, s'il y a lieu, des coupes transversales.



Rivière des Outaouais et Maison riveraine de la CCN Source: Adham Badran

Tronçon 1 – Contexte et considérations

Ce tronçon s’étend le long de la montée Paiement, depuis l’échangeur de l’autoroute 50, jusqu’au nord du boulevard Maloney. La montée Paiement est une artère municipale à quatre voies située dans un milieu urbain bâti établi de faible hauteur.

Éléments à prendre en considération

- Les terrains adjacents sont principalement occupés par des immeubles résidentiels et commerciaux de faible hauteur. L’accès direct depuis la montée Paiement est assuré vers ces immeubles et les rues locales.
- La connexion à l’autoroute provinciale 50 est existante. L’aménagement d’une nouvelle bretelle d’accès en direction nord vers l’est, située au nord de la rue Davidson, est prévu par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) afin de remplacer la configuration actuelle.
- Des itinéraires existants pour camions croisent le corridor sur les boulevards Saint-René et La Vérendrye.
- Une liaison majeure de TA est croisée au boulevard La Vérendrye.
- Une densification et une mixité fonctionnelle accrue sont prévues le long de la montée Paiement.
- Le Centre de préservation de Bibliothèque et Archives Canada constitue un paysage culturel patrimonial en raison du caractère moderne du bâtiment et des zones humides environnantes.
- Les terres entourant le Centre de préservation sont des zones à environnement sensibles en raison de la présence d’espèces en péril.

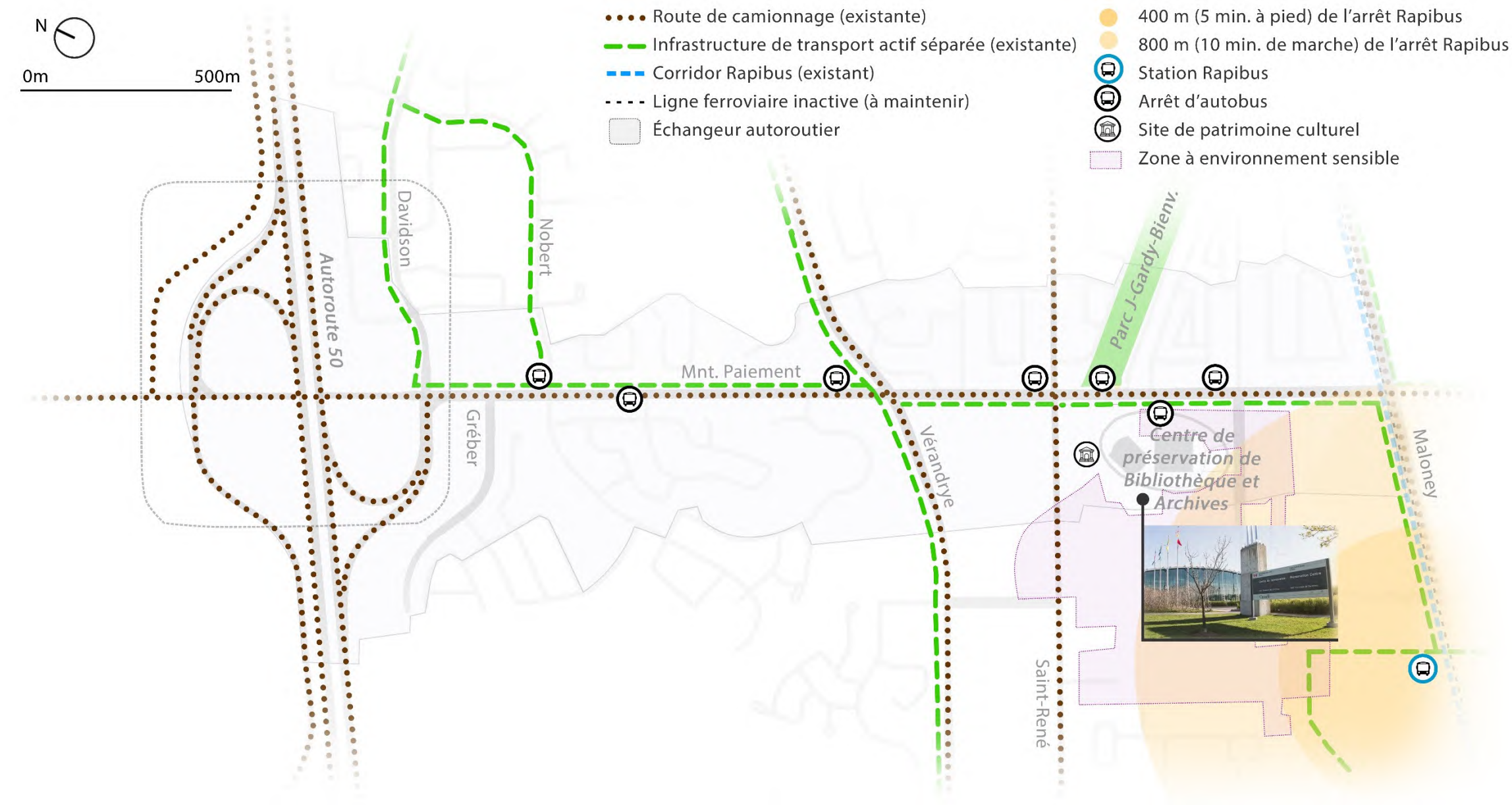


Figure 5: Tronçon 1 contexte et considérations

Tronçon 1 – Possibilités de concept démonstratif et applications

Liens locaux et régionaux

- **Adapter l'échangeur de l'autoroute 50 à la demande future du corridor en :**
 - élargissant le pont existant au-dessus de l'autoroute 50 à deux voies par direction.
- **Réduire les risques de conflit pour tous les usagers de la route en diminuant le nombre de points de conflit potentiels sur la montée Paiement en :**
 - aménageant une voie de desserte (type « window street ») dans les îlots comportant une façade résidentielle;
 - en fermant les accès directs aux routes locales et en les réaménageant pour accueillir la circulation redirigée;
 - en limitant l'accès par des voies de tourne-à-droite à certaines intersections seulement.
- **Améliorer la connectivité des TA le long du corridor et avec celui-ci en :**
 - aménageant des infrastructures piétonnes et cyclables distinctes;
 - améliorant la sécurité, le confort et la prise en compte des usagers vulnérables aux intersections;
 - augmentant la perméabilité du corridor grâce à l'ajout de passages pour piétons.
- **Faciliter le transport des marchandises commerciales le long du corridor et aux intersections avec des itinéraires pour camions.**
- **Planter des infrastructures de transport en commun afin de favoriser une mobilité durable en :**
 - revoyant l'emplacement des arrêts d'autobus afin d'assurer une meilleure coordination entre le service de transport en commun et les accès piétonniers.
- **Optimiser le fonctionnement des intersections afin d'offrir des niveaux de service acceptables pour tous les modes de transport en :**
 - ajoutant des voies de virage pour répondre à la demande accrue et en séparant les voies de TA;
 - intégrant, lorsque justifié, des voies d'évitement de file d'attente pour autobus ou des mesures de priorisation aux feux pour le transport en commun afin de réduire les retards.

Durabilité et résilience

- **Utiliser les routes et les ponts existants au lieu de construire de nouvelles infrastructures en :**
 - utilisant ou réhabilitant, dans la mesure du possible, des éléments de l'échangeur existant de l'autoroute 50.
- **Construire de nouvelles infrastructures durables et viables en :**
 - utilisant des matériaux et des éléments de grande qualité afin de réduire les coûts d'entretien à long terme;
 - appliquant des pratiques de construction écologique;
 - limitant l'empiètement des nouvelles infrastructures sur le bassin de gestion des eaux pluviales existant au Centre de préservation de Gatineau.
- **Concevoir les nouvelles infrastructures de manière à améliorer l'efficacité des travaux en :**
 - utilisant des éléments préfabriqués, dans la mesure du possible;
 - prévoyant des phases de circulation qui limitent les détours.

Sécurité et équité

- **Renforcer la séparation entre les usagers vulnérables et la circulation automobile en :**
 - aménageant des infrastructures piétonnes et cyclables distinctes de chaque côté de la montée Paiement;
 - prévoyant une zone tampon suffisante entre les usagers de TA et les véhicules motorisés;
 - séparant de manière physique ou temporelle les usagers de TA des véhicules qui tournent aux intersections;
 - regroupant les accès aux propriétés adjacentes et aux rues locales afin de réduire les conflits potentiels.
- **Réduire et atténuer les impacts sur les résidents en :**
 - prévoyant des mesures d'atténuation du bruit, au besoin;
 - évitant les obstacles à la perméabilité.
- **Favoriser l'accessibilité au corridor pour les personnes de TATC en :**
 - ajustant le profil des infrastructures de TA afin de réduire les pentes au nord du boulevard La Vérendrye;
 - aménageant des lieux de repos aux intersections (au moins une de chaque côté de la rue) et à intervalles le long du corridor.
- **Maintenir ou accroître l'accès aux paysages culturels et réduire les impacts sur ces paysages en :**
 - préservant les zones humides existantes autour du Centre de préservation de Bibliothèque et Archives Canada.

Domaine public

- **Améliorer l'accès aux espaces publics et aux commodités situés le long du corridor ou à proximité en :**
 - améliorant la connectivité vers des destinations d'intérêt, notamment le parc Jean-Gardie-Bienvenu, les secteurs commerciaux et les quartiers.
- **Renforcer le couvert forestier urbain en :**
 - plantant des arbres ou de la végétation et en améliorant le paysage de rue aux emplacements clés de création de lieux d'intérêt, y compris, sans s'y limiter, de chaque côté de la montée Paiement entre l'autoroute 50 et le boulevard La Vérendrye, ainsi qu'à l'intersection du parc Jean-Gardie-Bienvenu et de la montée Paiement;
 - plantant des espèces urbaines tolérantes au sel, et en privilégiant les espèces issues de semences indigènes.

Tronçon 1- Possibilités de concept démonstratif et applications



Figure 6: Tronçon 1 – Possibilités de concept démonstratif et applications

Tronçon 1- Concepts d'aménagement démonstratifs

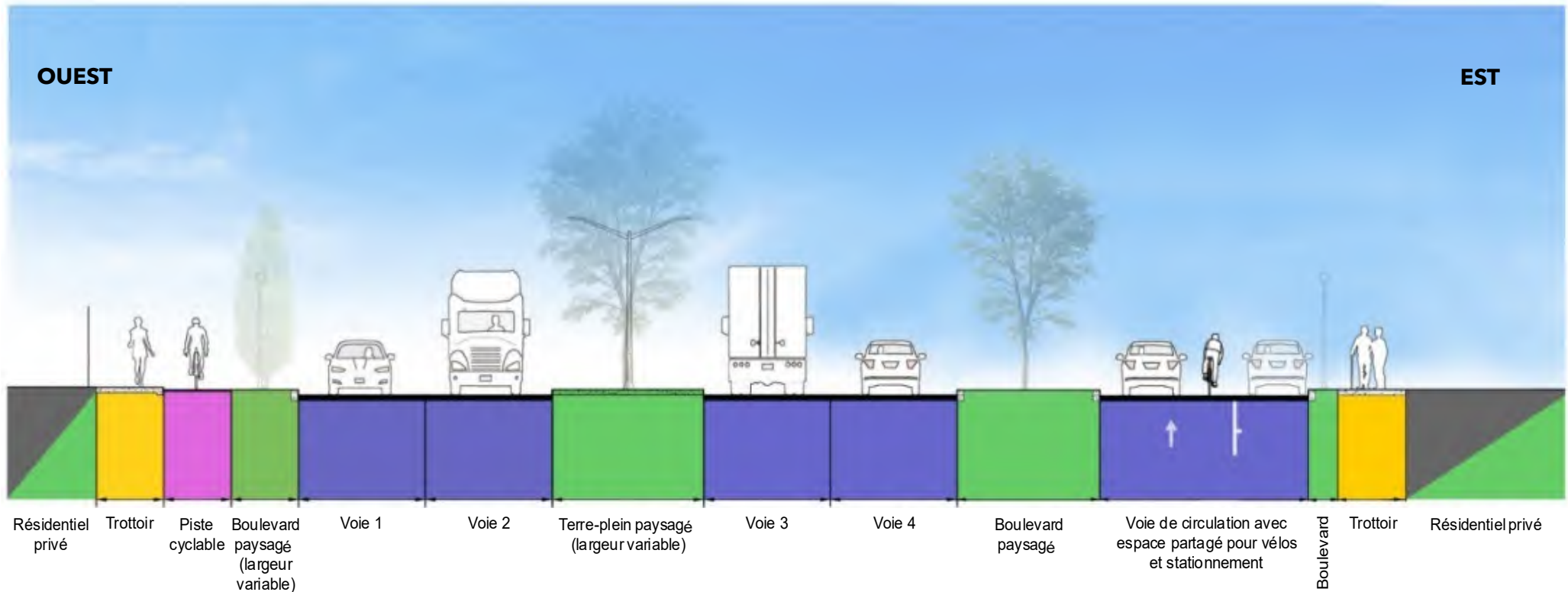


Figure 7: Concept d'aménagement du tronçon 1 - Option 1 Voie de desserte « window street »

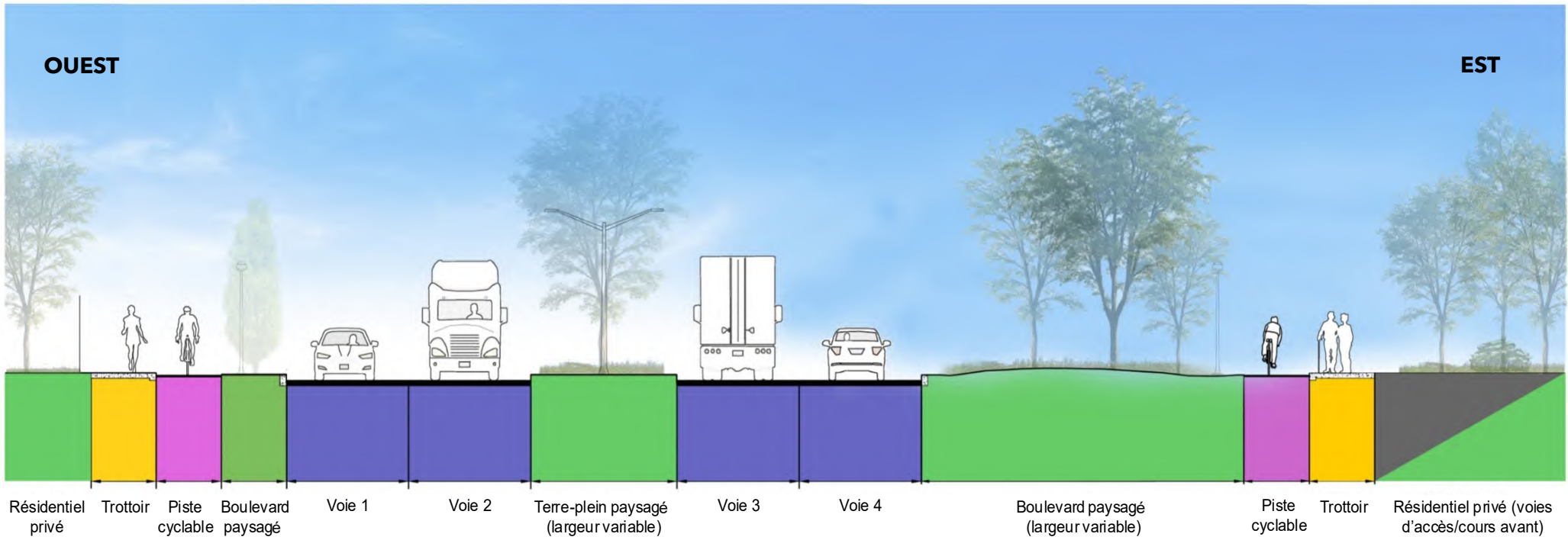


Figure 8: Concept d'aménagement du tronçon 1 - Option 2 Boulevard paysagé élargi

Pour le tronçon 1, deux concepts d'aménagement démonstratifs ont été élaborés pour mettre en évidence la façon dont des solutions de rechange pourraient être élaborées dans le cadre des principes de planification et de conception. Les deux supposent que la route existante est déplacée vers l'ouest pour accueillir de nouveaux éléments dans l'emprise existante.

Option 1 Voie de desserte « window street »

- Tous les accès routiers aux quartiers résidentiels sont déplacés vers une nouvelle rue locale parallèle à sens unique pour réduire le nombre d'accès routier à la montée Paiement. Les interactions entre les véhicules et les usagers de la route vulnérables sont déplacées vers un environnement plus lent, ce qui réduit les conflits le long du corridor.
- Une barrière antibruit entre la nouvelle rue locale et la montée Paiement pourrait être envisagée pour protéger les résidents des effets du bruit, bien que des mesures permettant aux usagers de maintenir un sentiment de sécurité seraient nécessaires, et ce, sans créer de barrière dans le quartier.
- Les cyclistes qui circulent vers le nord sont séparés des volumes élevés de circulation sur la montée Paiement, soit dans la circulation mixte le long de la rue locale (illustrée) ou dans la continuité de la voie cyclable.

Option 2 Boulevard paysagé élargi

- Un boulevard paysagé élargi offre d'importantes possibilités de plantation, ce qui fournit de l'ombre et une protection contre le vent pour les piétons et les cyclistes, ainsi qu'un écran esthétique aux propriétés adjacentes au corridor achalandé.
- Le boulevard élargi pourrait être conçu de manière à permettre aux véhicules qui accèdent aux propriétés locales d'entrer dans la montée Paiement et d'en sortir en amont, pour ainsi améliorer la visibilité et réduire les risques de conflits.
- Des pistes cyclables et des trottoirs protégés physiquement sont fournis de façon uniforme dans les deux directions.

Tronçon 2 – Contexte et considérations

La montée Paiement part d’une intersection majeure située au croisement du boulevard Maloney et du corridor Rapibus, vers le sud, pour rejoindre une rue locale, puis à un sentier polyvalent (SP) menant à la rue Saint-Louis. Le caractère évolutif du corridor de transport, ainsi que les espaces verts bordant le SP et le terrain de golf adjacent, le distinguent du tronçon situé plus au nord.

Éléments à prendre en considération

- Une emprise est réservée en vue d’un lien interprovincial vers le sud, en direction de la rivière des Outaouais.
- Les terrains adjacents sont occupés par des immeubles résidentiels et commerciaux de faible hauteur, à l’ouest, et un terrain de golf, à l’est.
- L’intersection à niveau avec le boulevard Maloney et le corridor Rapibus marque la fin de la montée Paiement en tant qu’artère, ce qui entraîne des volumes élevés de virages et une importante circulation de camions.
- Le corridor Rapibus traverse le corridor du projet, reliant l’est de Gatineau au centre-ville d’Ottawa au moyen de voies réservées aux autobus.
- La ligne de chemin de fer qui circule d’est en ouest le long du corridor Rapibus doit demeurer accessible.
- La station Rapibus de La Cité est un pôle important pour les services de transport en commun, à environ 700 mètres à l’ouest du tronçon.
- Un projet de quartier à usage mixte axé sur les transports en commun est prévu dans le secteur entourant la station de La Cité, y compris des pôles à usage mixte à l’intersection du boulevard Maloney.
- Un court tronçon local de la montée Paiement permet l’accès des camions à un vaste terrain commercial et offre du stationnement sur rue avant de se terminer en cul-de-sac.
- Un corridor de SP relie l’extrémité sud de la montée Paiement à la rue Saint-Louis et à la Route verte parallèle à la rue Jacques-Cartier.
- Aucun accès piétonnier ou cyclable n’est actuellement offert vers le quartier résidentiel adjacent.
- La maison unifamiliale située au 571, rue Saint-Louis constitue une ressource du patrimoine bâti reconnue pour ses caractéristiques architecturales.
- Des espaces verts sont présents au Club de golf Tecumseh et le long de la Route verte, y compris un habitat essentiel connu de la rainette faux-grillon de l’Ouest.
- Des sites à potentiel archéologique ont été identifiés le long du corridor du SP existant par la Ville de Gatineau.



Figure 9. Tronçon 2 contexte et considérations

Tronçon 2 – Possibilités de concept démonstratif et applications

Liens locaux et régionaux

- **Répondre à la demande future en transport interprovincial en :**
 - concevant des voies suffisamment larges pour contenir une voie réservée au transport en commun/ VMO dans la direction de la circulation aux heures de pointe.
- **Améliorer la connectivité avec les infrastructures de TA existantes en :**
 - reliant la Route verte au nouveau pont de l'est et en améliorant la liaison de TA entre la rue Saint-Louis et le boulevard Maloney.
- **Améliorer le service de transport en commun et l'accès à celui-ci en :**
 - aménageant un carrefour dénivelé dans le corridor Rapibus à l'intersection du boulevard Maloney;
 - prévoyant une liaison directe de transport en commun entre le nouveau pont de l'est et le corridor Rapibus.
- **Réduire les conflits et les délais pour les usagers de la montée Paiement en :**
 - aménageant une voie de tourne-à-droite seulement pour accéder aux propriétés commerciales situées au sud du boulevard Maloney.
- **Améliorer l'opération de l'intersection du boulevard Maloney et de la montée Paiement en :**
 - prévoyant un carrefour dénivelé des infrastructures de TA et de transport en commun;
 - offrant une capacité suffisante pour répondre à la demande en transport interprovincial pour tous les modes de transport.

Durabilité et résilience

- **Prévoir suffisamment d'espace sur le nouveau pont et sous celui-ci afin de répondre à la demande future en :**
 - permettant l'aménagement futur d'infrastructures piétonnes et cyclables distinctes pour la Route verte;
 - adoptant une conception structurale offrant une certaine souplesse pour les améliorations futures de la structure du pont.
- **Atténuer les effets des changements climatiques en :**
 - concevant le profil routier de manière à assurer sa résilience aux inondations saisonnières attribuable à la crue de la rivière des Outaouais;
 - tenant compte des effets du vent à proximité de la rivière des Outaouais lors de la conception des aménagements de TA et des espaces publics.

Sécurité et équité

- **Assurer une conception qui convient aux personnes de TATC et séparer les modes de TA, dans la mesure du possible, pour la nouvelle route et les approches du pont en :**
 - limitant les pentes longitudinales des infrastructures de TA à un maximum de cinq pour cent;
 - séparant les piétons et les cyclistes.
- **Prévoir des liaisons supplémentaires de TA vers et depuis la nouvelle route et le nouveau pont en :**
 - envisageant la possibilité d'ajouter un lien entre Pointe-Gatineau et la Route verte ou les approches du pont;
 - améliorant les passages à niveau existants, notamment celui de la Route verte à la hauteur de la rue Saint-Louis.
- **Améliorer la sécurité des TA à l'intersection du boulevard Maloney et de la montée Paiement en :**
 - intégrant des éléments d'intersection protégée ou en assurant un carrefour dénivelé des infrastructures existantes et nouvelles;
 - aménageant une nouvelle infrastructure de TA reliant directement le corridor aux infrastructures existantes.
- **Minimiser et atténuer les impacts sur les résidents des secteurs adjacents à la nouvelle route et aux approches du pont en :**
 - procédant à l'aménagement paysager de la route à partir du quartier Pointe-Gatineau tout en tenant compte des impacts sonores et visuels sur les résidences.
- **Assurer un accès équitable pour tous les modes à la nouvelle route et au nouveau lien en :**
 - réservant une voie pour le transport en commun et les VMO selon l'heure de la journée.

Domaine public

- **Créer des espaces publics supplémentaires afin d'animer le secteur en :**
 - mettant à profit les espaces verts et les milieux naturels environnants pour aménager des espaces publics et créer des lieux d'intérêt;
 - ajoutant du mobilier et des aménagements permettant d'accéder aux paysages environnants et de les apprécier;
 - identifiant et en reconnaissant les éléments d'importance culturelle et l'histoire autochtone.
- **Veiller à ce que l'ensemble des infrastructures demeure accessible toute l'année en :**
 - tenant compte des besoins d'entretien hivernal, y compris les aires de stockage de la neige, afin de maintenir l'accès à la Route verte;
 - prévoyant un aménagement paysager offrant de l'ombre aux infrastructures de TA le long des limites sud-ouest et sud-est des sentiers afin de maximiser la protection contre le soleil.
- **Accorder la priorité aux lignes de vue donnant sur les milieux naturels et la rivière des Outaouais en :**
 - préservant les lignes de vue et points d'observation existants lorsque possible;
 - créant de nouveaux points de vue rendus possibles par la nouvelle route et les approches du pont.
- **Protéger la faune et la flore indigènes dans les milieux naturels entourant le tronçon et envisager des possibilités de plantations supplémentaires d'espèces indigènes.**

Tronçon 2 - Possibilités de concept démonstratif et applications



Figure 10: Tronçon 2 possibilités de concept démonstratif et applications

Tronçon 2 – Concept d'aménagement démonstratif

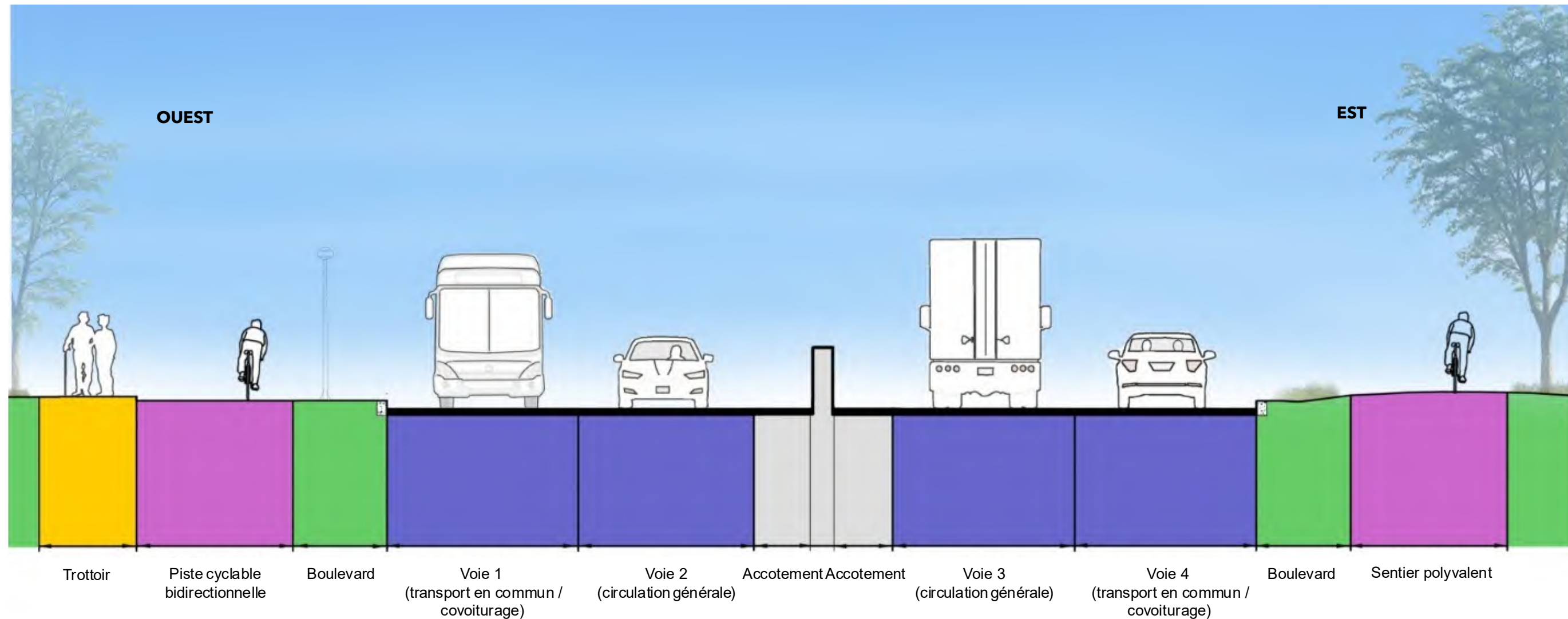


Figure 11: Concept d'aménagement du tronçon 2

Pour le tronçon 2, un seul concept d'aménagement démonstratif est présenté, mais il reste adaptable à mesure que le processus de conception progresse. Voici les points saillants de la façon dont les thèmes et les principes pourraient être concrétisés dans cette application.

- Des voies de transport en commun ou de VMO pour faciliter un service de transport en commun rapide et fiable pendant les heures de pointe.
- Un trottoir et une piste cyclable bidirectionnelle du côté ouest pour assurer une connexion au réseau de transport actif existant et au nouveau pont, et un sentier polyvalent du côté est pour une connectivité supplémentaire à la Route verte.
- Un aménagement paysager à côté du sentier polyvalent pour assurer une protection contre le soleil et le vent et fournir un écran visuel au quartier adjacent.

Tronçon 3 – Contexte et considérations

Ce tronçon comprend le nouveau pont interprovincial et s’étend de la rue Saint-Louis à l’intersection des promenades SGEC et de l’Aviation. La rivière des Outaouais et ses rives présentent une grande valeur écologique, paysagère et patrimoniale culturelle, et forment une frontière interprovinciale, bien que la limite interprovinciale se situe au sud de l’île Kettle.

Éléments à prendre en considération

- La rivière des Outaouais est une rivière du patrimoine canadien et constitue un élément écologique, historique et récréatif important de la région de la capitale nationale.
- L’ensemble du tronçon 3 constitue une zone à environnement sensible.
- Les rives de part et d’autre de la rivière font partie de la masse des terrains d’intérêt national (MTIN) de la CCN et offrent des points de vue reconnus.
- L’île Kettle est une réserve naturelle qui fait partie de la MTIN, qui présente une importance écologique et patrimoniale et qui abrite un site archéologique désigné. Elle abrite également des espèces en péril et offre des possibilités d’accès à des vues panoramiques.
- Plusieurs paysages culturels patrimoniaux sont présents le long de la rivière des Outaouais, notamment la promenade SGEC, la promenade de l’Aviation, l’aéroport d’Ottawa-Rockcliffe, le Musée de l’Aviation et de l’espace du Canada, ainsi que le campus et le Carrousel de la Division nationale de la GRC. Le paysage bien entretenu, le Sentier de la capitale, la topographie et les vues panoramiques caractérisent cette région.
- La Route verte et le sentier de la Rivière-des-Outaouais bordent les rives, offrant des liens aux réseaux de TA municipaux et de la CCN.
- Une prise d’eau potable de la Ville de Gatineau se trouve sur la rive nord de l’île Kettle.
- L’accès public à l’eau est offert au Quai-Belle-Isle, à la Maison riveraine de la CCN et au club nautique de Rockcliffe.
- La Maison riveraine de la CCN est un édifice fédéral du patrimoine reconnu.

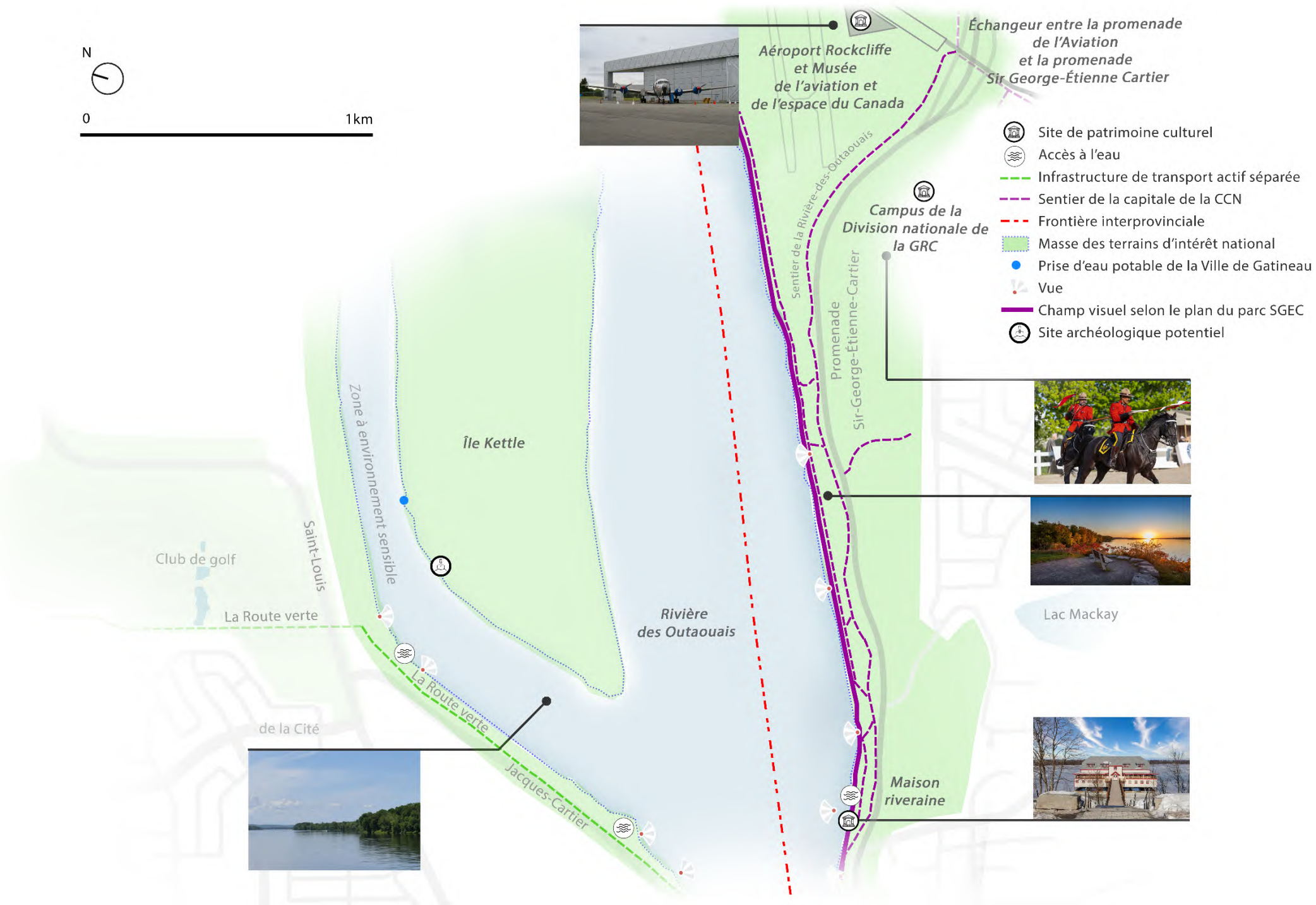


Figure 12: Tronçon 3 contexte et considérations

Tronçon 3 – Possibilités de concept démonstratif et applications

Liens locaux et régionaux

- **Répondre à la demande future en transport interprovincial en :**
 - réservant des voies pour le transport en commun et les VMO dans la direction de la circulation aux heures de pointe.
- **Offrir une solution attrayante de rechange aux ponts du centre-ville pour la circulation des camions.**
- **Concevoir une liaison de TA interprovinciale attrayante et panoramique entre les rives et les infrastructures existantes en :**
 - aménageant des infrastructures de TA d’un côté du pont et en prévoyant suffisamment d’espace pour permettre les dépassements et l’aménagement de lieux de repos;
 - concevant des courbes verticales et des pentes de manière à réduire les effets sur tous les usagers.

Durabilité et résilience

- **Utiliser des méthodes et des matériaux de construction durables pour le pont en :**
 - choisissant des matériaux résilients aux aléas du climat;
 - utilisant des éléments préfabriqués afin de réduire les effets liés à la fabrication sur place;
 - Minimisant et atténuant les impacts des travaux dans l’eau qui sont nécessaires à la construction du pont;
 - ayant recours à des infrastructures bleues et vertes, dans la mesure du possible.
- **Réduire les coûts du cycle de vie en :**
 - choisissant des caractéristiques de conception qui minimisent les besoins d’inspection et d’entretien;
 - mettant en place des systèmes de surveillance de l’état du nouveau pont;
 - intégrant une stratégie d’inspection économique pour les éléments situés sous la superstructure.
- **Minimiser l’empreinte du pont sur la rivière, le milieu naturel et les zones à environnement sensibles en :**
 - utilisant des culées ouvertes ou des fondations de culées et de piles permettant de futures modifications de la sous-structure;
 - écartant la sous-structure des rives et en assurant une protection contre l’affouillement;
 - intégrant de la végétation naturelle sur le rivage afin de limiter l’érosion.
- **Atténuer les impacts des conditions climatiques et des phénomènes météorologiques extrêmes sur les usagers et favoriser l’adaptation en :**
 - appliquant des principes de conception microclimatique afin d’offrir aux usagers du TA un meilleur confort face au vent et au soleil, notamment grâce à des aménagements procurant de l’ombre et une protection contre le vent.

Sécurité et équité

- **Veiller à ce que les aménagements et les commodités le long de la structure du pont soient agréables pour les personnes de TATC en :**
 - fournissant une séparation pour les utilisateurs de TA conformément aux approches concernant les personnes de TATC;
 - améliorant le confort et la sensibilisation des usagers grâce à un traitement approprié des surfaces ainsi qu’à une signalisation et à une orientation pour la connectivité au-delà de la structure du pont;
 - concevant des pentes longitudinales ne dépassant pas cinq pour cent pour les aménagements de TA sur le pont ou ses approches, avec des tracés directs à partir des sentiers de raccordement.
- **Fournir des espaces publics adéquats aux utilisateurs de TA en :**
 - intégrant des lieux de repos avec des sièges adjacents à la voie de circulation à des intervalles choisis le long du pont, tout en veillant à ce que ces lieux soient séparés à l’aide de matériaux à fort contraste tonal;
 - favorisant un sentiment de sécurité et de sûreté grâce à l’environnement bâti.

Domaine public

- **Adopter la création de lieux d’intérêt le long du pont en :**
 - choisissant des lieux de repos comprenant des points de vue qui mettent en valeur les caractéristiques de l’environnement naturel et bâti de l’île Kettle, des vues vers l’ouest le long de la rivière des Outaouais et l’activité de l’aéroport d’Ottawa-Rockcliffe;
 - tirant parti des points de vue pour indiquer les zones archéologiques ou historiques le long de la rivière ou sur l’île Kettle et fournir des renseignements sur ces zones;
 - fournissant des œuvres d’art public dans le cadre d’une stratégie intégrée de création de lieux d’intérêt.
- **Réduire le plus possible les impacts du pont sur les systèmes naturels et leur utilisation en :**
 - intégrant des éléments de conception adaptés aux oiseaux, par exemple un choix de matériaux et une conception globale de la structure qui limitent les risques pour la sécurité des oiseaux.
- **Concevoir la structure pour permettre un accès en toute saison en :**
 - déterminant une stratégie proactive pour le déneigement et la gestion;
 - réduisant l’effet du vent sur les utilisateurs de TA grâce à la conception;
 - situant les puisards et en concevant les grilles de façon à permettre le drainage dans des conditions de neige et de glace;
 - installant des mécanismes de dégivrage sur les câbles du pont, le cas échéant.

Tronçon 3 – Possibilités de concept démonstratif et applications

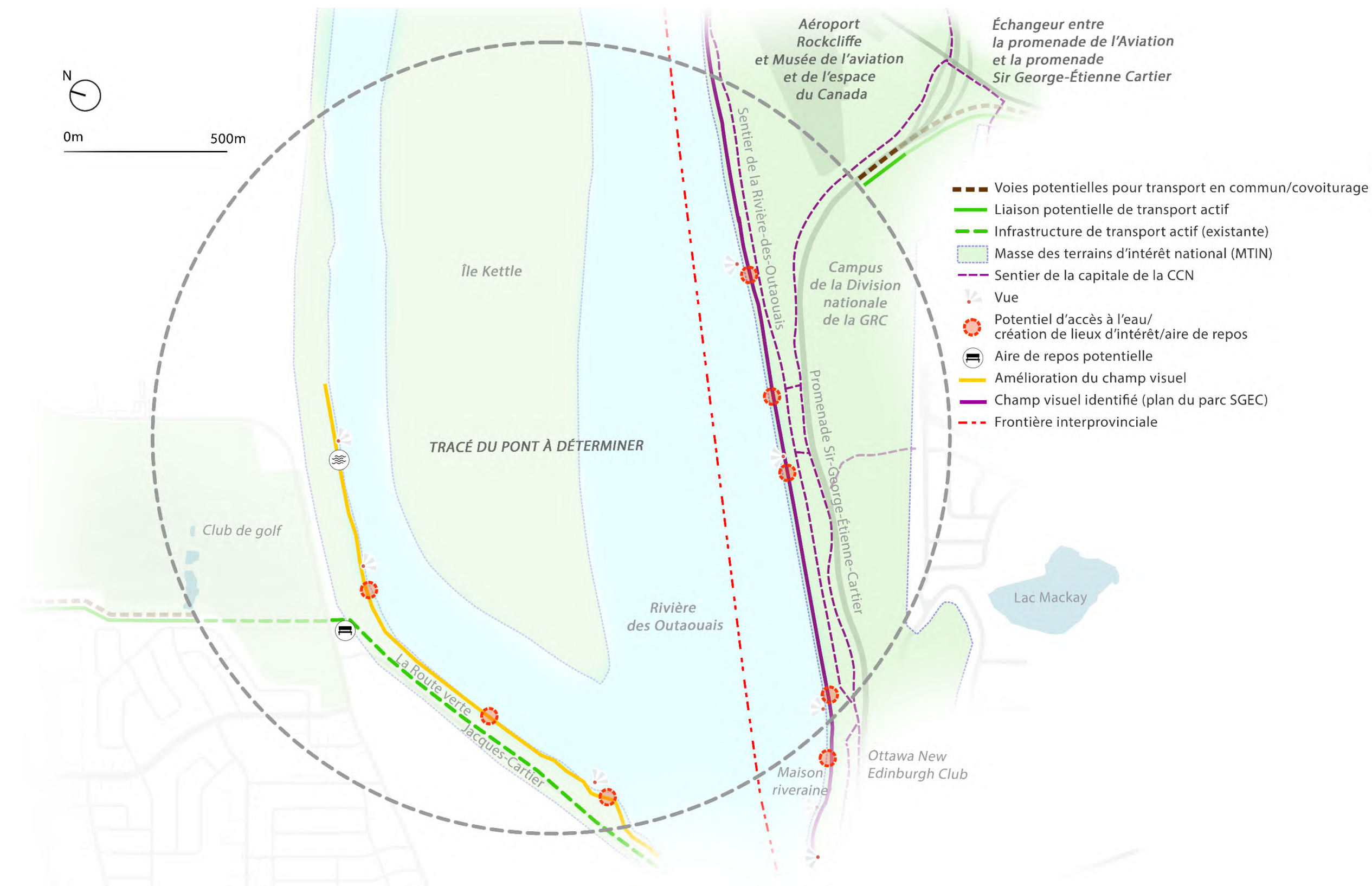


Figure 13: Possibilités de conception et applications pour le tronçon 3

Tronçon 3 – Concept d'aménagement démonstratif

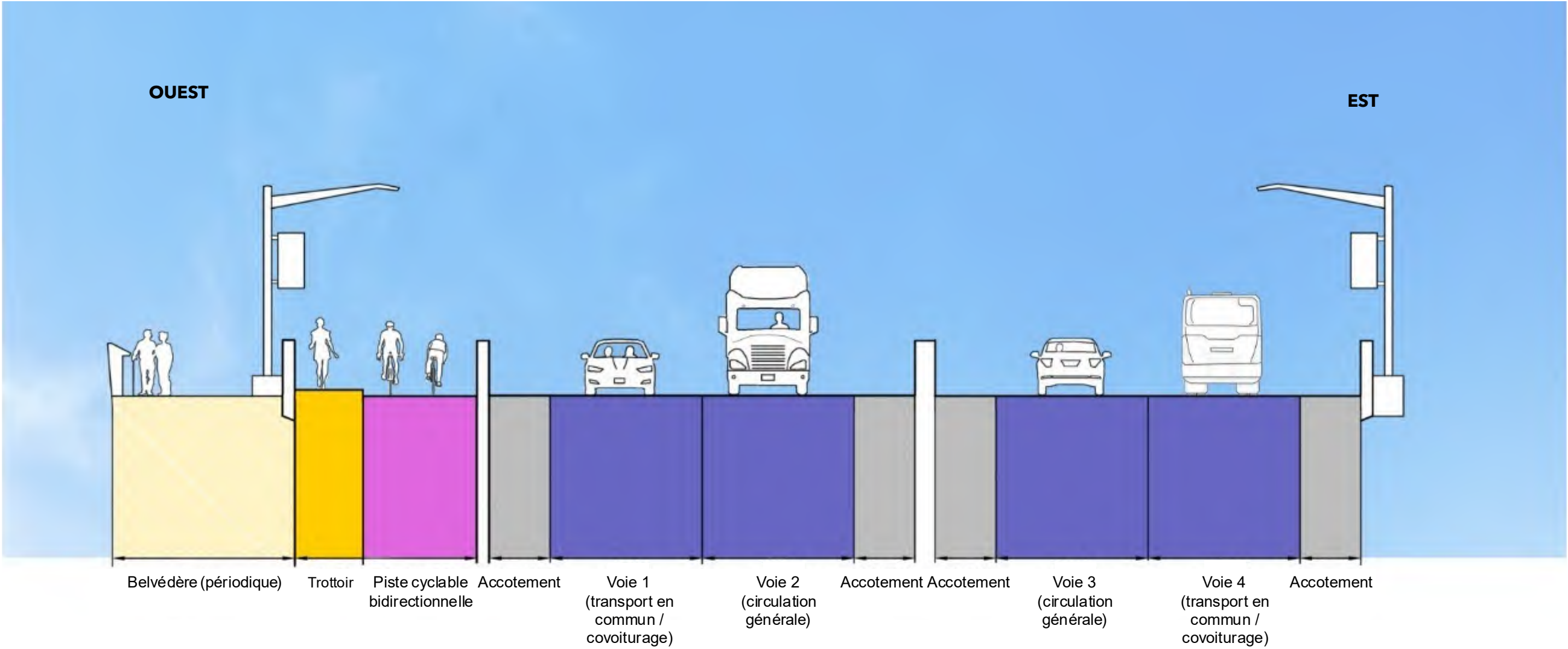


Figure 14: Concept d'aménagement pour le tronçon 3

Pour le tronçon 3, un concept d'aménagement démonstratif est présenté. Voici les points saillants de la façon dont les thèmes et les principes pourraient être concrétisés dans cette application.

- Des infrastructures dédiées pour tous les modes de transport sur la structure.
- Des voies de transport en commun ou de VMO pour faciliter un service de transport en commun rapide et fiable pendant les heures de pointe.
- Les infrastructures pour piétons et cyclistes d'un côté augmentent la probabilité que les interactions des utilisateurs contribuent à un sentiment de sécurité sur une longue structure. Elles permettent également d'intégrer des aires de repos et des belvédères.

Tronçon 4 - Contexte et considérations

Ce tronçon comprend la promenade de l'Aviation depuis la promenade SGEC jusqu'au nord du chemin Ogilvie. La promenade de l'Aviation est une promenade de la CCN caractérisée par sa géométrie curviligne qui traverse des espaces verts urbains avec des prairies herbeuses, des affleurements rocheux et des boulevards paysagés. La promenade comprend une voie par direction entre la promenade SGEC et le chemin de Montréal, et deux voies par direction au sud du chemin de Montréal.

Éléments à prendre en considération

- La promenade de l'Aviation fait partie de la MTIN et constitue un paysage du patrimoine culturel.
- L'intersection menant au MAEC, à deux promenades de la CCN et à leurs sentiers adjacents de la CCN constitue une porte d'entrée au corridor.
- Un accès routier à la promenade de l'Aviation existe pour quelques propriétés institutionnelles et artères qui la croisent, tandis qu'aucune propriété résidentielle n'a un accès direct à la promenade.
- Des modifications géométriques sont proposées dans le cadre du Plan du parc SGEC de la CCN afin de réduire la vitesse des véhicules, de séparer les infrastructures cyclables et d'augmenter les possibilités de passage pour les piétons le long de la promenade et du corridor SGEC.
- De nombreuses propriétés adjacentes, y compris des résidences de faible hauteur, des immeubles commerciaux de faible hauteur et des propriétés institutionnelles, sont visuellement cachées par des lisières boisées.
- Le sentier de l'Aviation suit le côté ouest du corridor.
- L'accès des piétons et des cyclistes en provenance ou à destination des quartiers adjacents est limité.
- Les véhicules commerciaux sont actuellement interdits sur la promenade de l'Aviation.
- Le chemin de Montréal et le chemin Ogilvie sont des trajets désignés pour le camionnage.
- De grands centres d'emploi donnent sur le tronçon, notamment le Collège La Cité et l'Hôpital Montfort.
- L'administration centrale de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) est une ressource du patrimoine bâti qui a influencé la conception de la promenade de l'Aviation.
- Le boisé Montfort fait partie de la MTIN et constitue un élément naturel en milieu urbain.
- L'ancienne base de Rockcliffe est un paysage du patrimoine culturel, et le Village des Riverains est construit en tant que quartier moderne à usage mixte dans le cadre d'un plan directeur de la Société immobilière du Canada qui reflète son patrimoine.
- Les quartiers prioritaires pour l'équité de la Ville d'Ottawa (Brittany-Beechwood, Forbes et Cummings-Cyrville) bordent le côté ouest du corridor.
- Les aménagements paysagers bien entretenus et les pentes abruptes entre la promenade de l'Aviation et le Village des Riverains offrent des vues pittoresques.
- Il existe un site archéologique potentiel près du chemin Hemlock.
- L'orientation stratégique de la CCN pour la promenade de l'Aviation comprend la conversion de l'espace médian, l'amélioration du domaine public, l'atténuation des impacts et le maintien des vues sur la promenade SGEC; des carrefours dénivelés compacts, de type urbain et efficaces en termes d'utilisation du sol, aux intersections majeures; et des passages sécuritaires et accessibles pour les piétons et les cyclistes.
- Un corridor prioritaire pour le transport en commun avec pistes cyclables est prévu sur le chemin de Montréal.



Promenade de l'Aviation en direction nord depuis le chemin Ogilvie, Ottawa Source: Adham Badran

Tronçon 4 – Contexte et considérations



Figure 15: Contexte et considérations pour le tronçon 4

Tronçon 4 – Possibilités de concept démonstratif et applications

Liens locaux et régionaux

- **Améliorer la connectivité des transports actifs à destination et à l'intérieur du corridor en :**
 - aménageant un nouveau carrefour dénivelé pour le TA au besoin, et en améliorant les liens entre les sentiers et les quartiers environnants;
 - améliorant les aménagements adaptés aux usagers vulnérables aux intersections par l'intégration d'éléments de conception d'intersections protégées.
- **Fournir les infrastructures nécessaires le long de la promenade de l'Aviation pour favoriser une mobilité interprovinciale durable en :**
 - donnant la priorité à une circulation efficace des usagers du transport en commun et de VMO pendant les périodes de pointe grâce à des voies réservées;
 - facilitant les déplacements des usagers actifs là où les trajets de transport en commun traversent le corridor;
 - prévoyant des arrêts de transport en commun près des passages piétons.
- **Gérer les accès de façon à optimiser la circulation et à réduire les conflits en :**
 - restreignant l'accès entre le chemin Hemlock et la promenade de l'Aviation aux véhicules autorisés uniquement pendant les périodes de pointe;
 - modifiant l'accès des véhicules à l'administration centrale de la SCHL et à l'Hôpital Montfort;
 - réduisant les conflits entre véhicules grâce à une séparation entre les véhicules motorisés et les usagers vulnérables;
 - intégrant des mesures de gestion de l'accès entre l'approche du pont et l'intersection avec la promenade SGEC/l'accès au MAEC;
 - facilitant le mouvement des marchandises commerciales aux intersections avec les trajets de camionnage.

Durabilité et résilience

- **Construire de nouvelles infrastructures durables et viables en :**
 - choisissant des matériaux conformes aux normes de développement durable favorisant la résilience climatique;
 - utilisant des culées ouvertes au pont d'étagement de la promenade SGEC et à d'autres intersections avec carrefours dénivelés;
 - tirant parti des infrastructures vertes et des aménagements paysagers pour améliorer l'expérience naturelle.
- **Réduire les coûts du cycle de vie en tirant parti de méthodes de surveillance et d'entretien proactifs en:**
 - envisageant l'utilisation de matériaux préfabriqués pour les structures et les éléments de conception dans la mesure du possible;
 - choisissant des solutions de conception qui comprennent des inspections et un entretien efficaces et économiques;
 - préservant les caractéristiques environnementales environnantes et les zones naturelles par des mesures d'atténuation adéquates pendant les travaux de construction.

Sécurité et équité

- **Réduire et atténuer les impacts sur les résidents pendant et après les travaux de construction en :**
 - éloignant le tracé de la route des quartiers voisins et des terres aux utilisations sensibles;
 - atténuant le bruit au besoin avec des mesures naturelles plutôt que des murs antibruit;
 - améliorant l'accès équitable à la collectivité, aux emplois et aux services.
- **Concevoir ou adapter les infrastructures et les équipements des sentiers pour qu'elles soient accessibles par les personnes de TATC en :**
 - fournissant de la signalisation, un traitement de surface approprié, une orientation améliorée et des lieux de repos avec sièges;
 - concevant des pentes longitudinales d'un maximum de cinq pour cent;
 - prévoyant un éclairage propre aux piétons et aux cyclistes;
 - séparant les modes de TA sur le sentier de l'Aviation tout en veillant à ce qu'un éventuel élargissement du sentier n'ait pas d'incidence sur les zones de végétation matures.
- **Améliorer la sécurité des traverses actuelles de TA non contrôlés de la promenade de l'Aviation en :**
 - aménageant de nouveaux passages en plusieurs temps avec signalisation pour les transports actifs au chemin Privé La Cité et à l'accès de la SCHL.

Domaine Public

- **Améliorer la création de lieux d'intérêt le long du tronçon en :**
 - tirant parti des pôles communautaires locaux et des zones naturelles pour créer des espaces publics améliorés;
 - envisageant d'ajouter des œuvres d'art public et d'animer les espaces en s'appuyant sur la culture et l'histoire locales;
 - préservant ou améliorant la relation visuelle entre la promenade et le Carrousel de la GRC;
 - mettant en évidence les caractéristiques d'importance historique, culturelle et autochtone près du rivage et à proximité du MAEC et de l'aéroport d'Ottawa-Rockcliffe;
 - favorisant l'accès aux principales destinations à partir du sentier de l'Aviation à l'intersection du chemin de Montréal et du chemin Ogilvie;
 - appliquant et intégrant les normes d'éclairage et d'orientation des promenades de la capitale, entre autres.
- **Mettre en valeur et utiliser les systèmes naturels tout au long du tronçon en :**
 - préservant et améliorant la faune et la flore indigènes et locales;
 - bordant les deux côtés de la route d'une rangée d'arbres disposés symétriquement pour encadrer l'emprise, si la promenade est réalignée;
 - intégrant des arbres de rue dans la mesure du possible, en tenant compte des microclimats et de la création de biodiversité, en particulier le long des tracés des sentiers pour créer des possibilités d'ombre.
- **Améliorer l'accessibilité des sentiers en toute saison en :**
 - utilisant des plantations à l'intersection des promenades SGEC et de l'Aviation pour créer des « brise-vent » pour les usagers le long des voies de TA pendant les mois d'hiver;
 - tenant compte des pratiques d'entretien hivernal et de leur impact sur l'environnement naturel et l'environnement bâti;
 - veillant à ce que la conception des zones touchées de la promenade SGEC et du Sentier de la capitale soit adaptée de manière à accroître l'accès à la rivière des Outaouais ou la visibilité de celle-ci.

Tronçon 4 – Possibilités de concept démonstratif et applications



Figure 16: Possibilités de conception et applications pour le tronçon 4

Tronçon 4 – Concepts d’aménagement démonstratifs

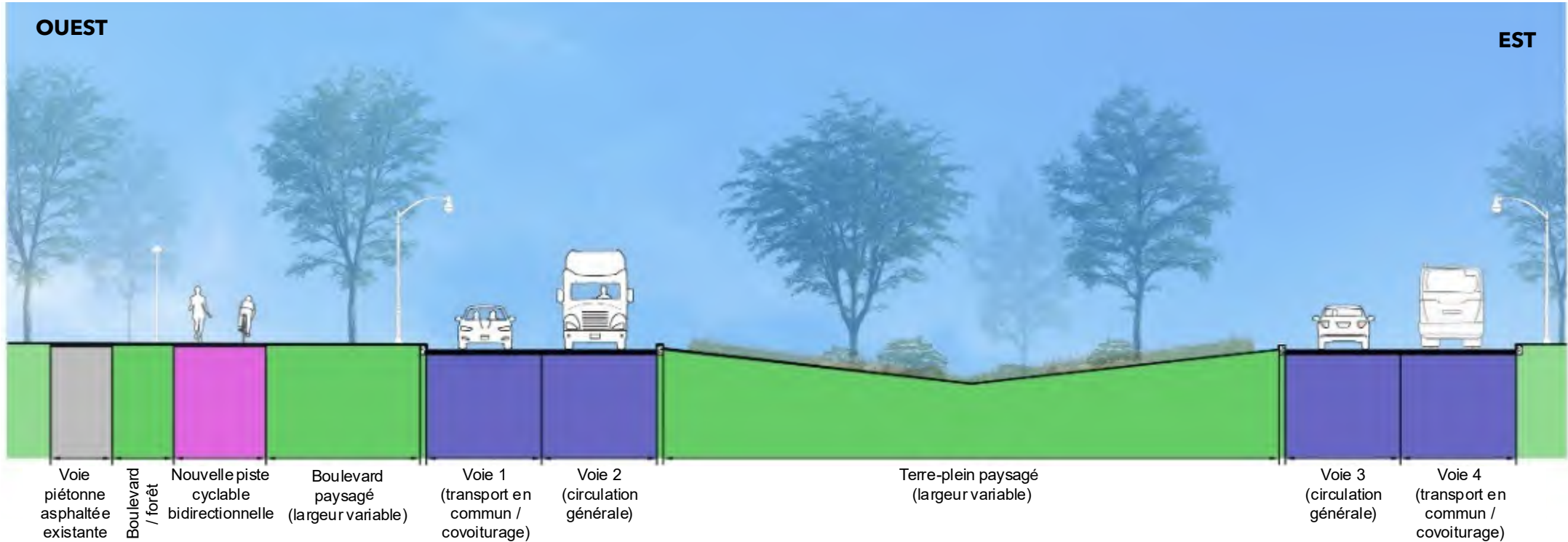


Figure 17: Première option de concept d’aménagement pour le tronçon 4 : grand terre-plein central paysagé/vert

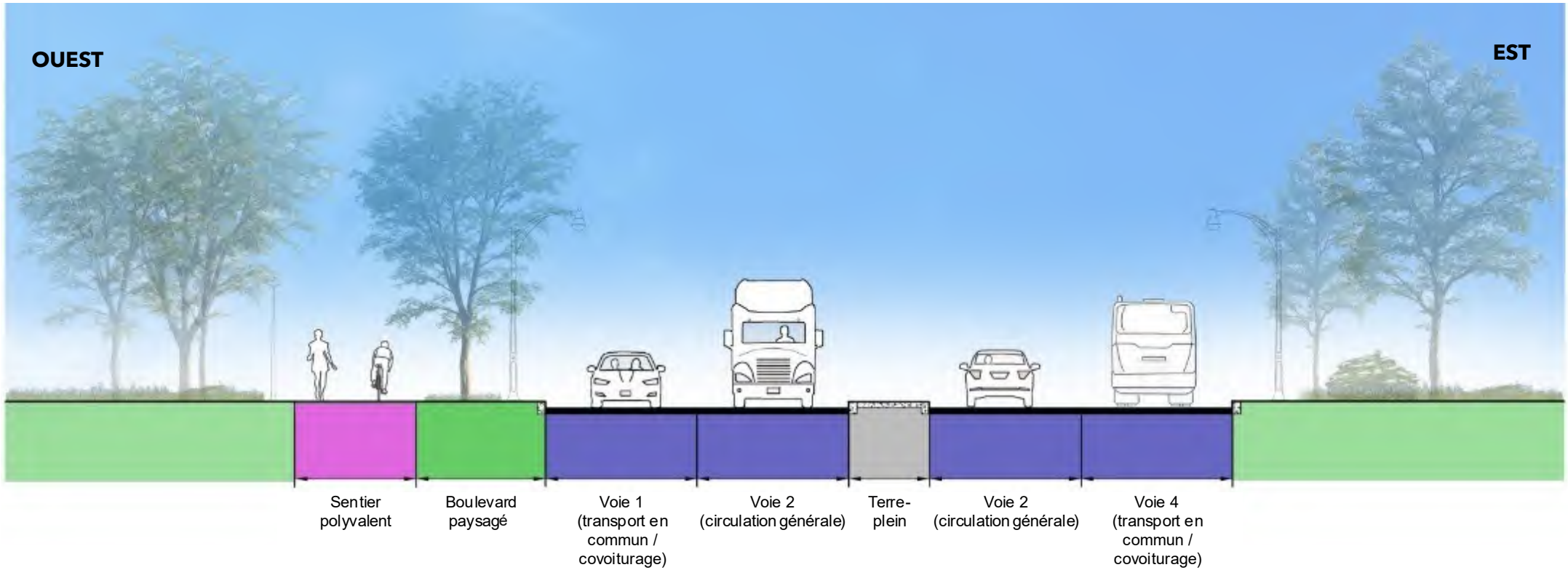


Figure 18: Deuxième option de concept d’aménagement pour le tronçon 4 - rapprochement des voies de la promenade

Pour le tronçon 4, deux concepts d’aménagements démonstratifs sont présentés. Les concepts démontrent une répartition possible de l’espace pour le tronçon en fonction des considérations et de l’élévation des différents principes de conception. Voici les points saillants de chaque option.

Option 1 : Grand terre-plein central paysagé/vert

- Un vaste îlot paysagé offre d’importantes possibilités de plantation et de drainage écologique, assurant le maintien de l’esthétique de type parc caractéristique de la promenade de l’Aviation, semblable aux conditions existantes.
- Une infrastructure cyclable bidirectionnelle et un sentier piétonnier d’un côté offrent des infrastructures très confortables et accessibles en séparant les usagers et pourraient permettre de réduire les impacts sur la végétation existante.

Option 2 : Rapprochement des voies de la promenade

- Le rétrécissement de l’empreinte routière augmente les possibilités d’atténuation des impacts ou d’amélioration du domaine public. Cela pourrait comprendre la réduction du bruit et de l’impact visuel et l’augmentation des possibilités d’ériger des écrans d’arbres.
- Un sentier polyvalent d’un côté maintient une infrastructure distincte pour les usagers actifs sans nécessiter d’espace supplémentaire sur la route.
- L’îlot surélevé fixe améliore la sécurité en séparant les usagers tout en utilisant un espace routier minimal.
- Les deux côtés de la promenade sont réalignés avec une rangée d’arbres disposés de façon symétrique pour encadrer l’emprise.

Tronçon 5 – Contexte et considérations

La promenade de l’Aviation devient un échangeur avec l’autoroute 417 et la route OR 174 au sud du chemin Ogilvie. De façon générale, elle conserve son caractère de promenade au nord de l’échangeur.

Éléments à prendre en considération

- La promenade de l’Aviation fait partie de la MTIN et comprend des boulevards gazonnés et des lisières boisées. Des terrains boisés entourent également le côté nord de l’échangeur.
- Les terrains à vocation résidentielle de faible hauteur et communautaire de chaque côté sont masqués par des lisières boisées.
- La promenade de l’Aviation est reliée à l’autoroute provinciale 417 et à la route OR 174; toutefois, il n’y a actuellement pas de rampe directionnelle du nord vers l’ouest, de l’ouest vers le nord et de l’est vers le nord.
- Ce tronçon se trouve dans la zone de gestion du corridor du ministère des Transports de l’Ontario.
- Le chemin Ogilvie, l’autoroute 417 et la route OR 174 sont des trajets de camionnage.
- La station Cyrville de l’O-Train se trouve à moins de 300 mètres du corridor.
- Le sentier de l’Aviation continue le long du côté ouest du tronçon et est relié au SP le long de la ligne de l’O-Train.
- Une utilisation plus intense et diversifiée des terres est prévue près de la station Cyrville de l’O-Train.
- Cummings-Cyrville a été désigné quartier prioritaire pour l’équité par la Ville d’Ottawa et se trouve du côté ouest du tronçon.
- Des ressources désignées du patrimoine bâti sont adjacentes au tronçon.

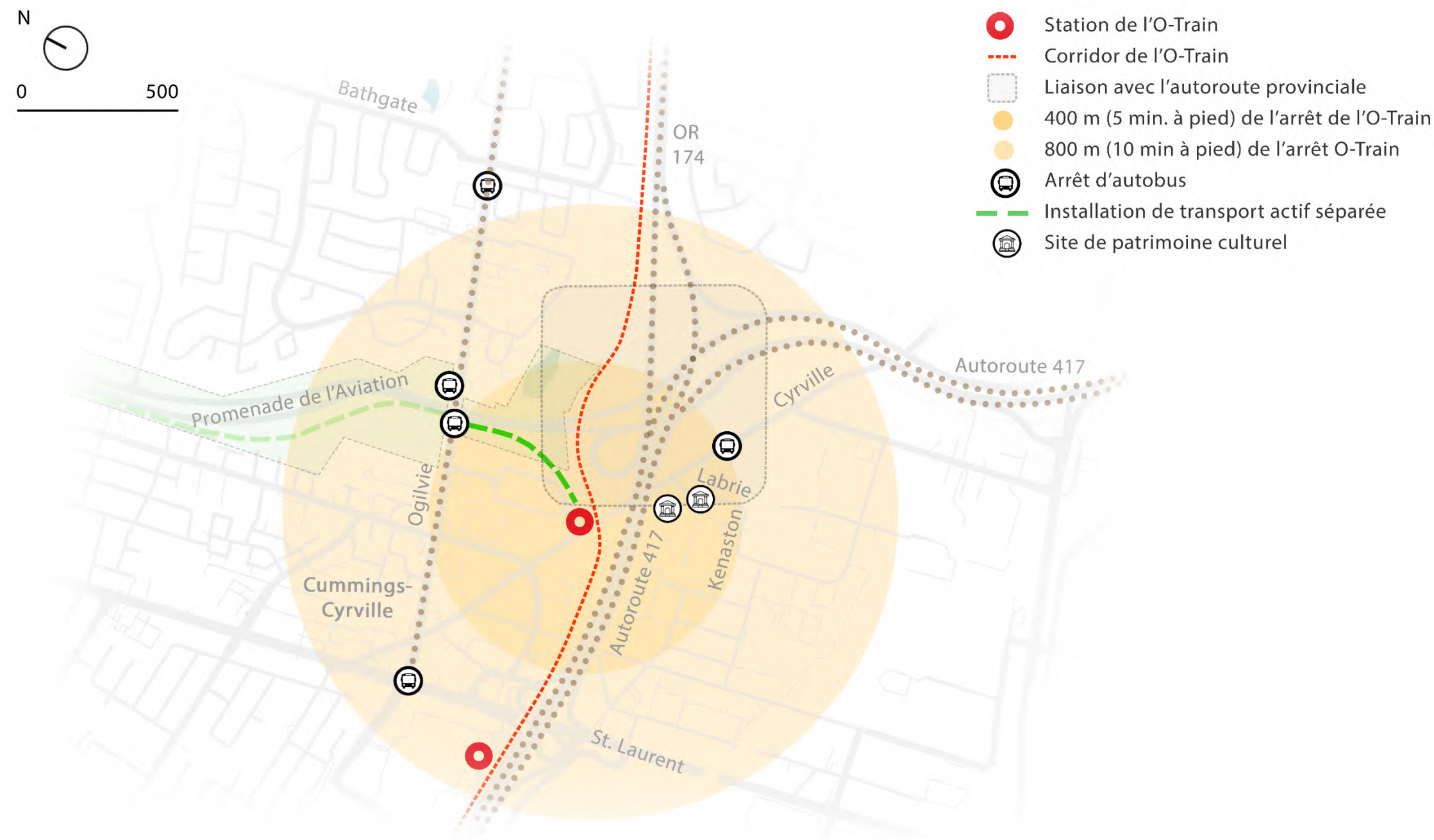


Figure 19: Tronçon 5 contexte and considérations

Tronçon 5 – Possibilités de concept démonstratif et applications

Liens locaux et régionaux

- **Modifier la connectivité des véhicules à l'échangeur de l'autoroute 417 / OR 174 et à proximité en :**
 - ajoutant des rampes d'accès vers et depuis la promenade de l'Aviation lorsque cela est justifié.
- **Favoriser la mobilité durable en :**
 - autorisant les véhicules de transport en commun sur la promenade de l'Aviation et en aménageant des infrastructures de transport en commun pour soutenir les opérations, surtout pendant les périodes de pointe dans la direction la plus achalandée.
 - collaborant avec la STO et OC Transpo pour élaborer de nouveaux trajets de transport en commun qui emprunteront le corridor.
- **Ajouter de nouvelles infrastructures de TA et améliorer les liens avec les infrastructures actuelles au-delà du tronçon en:**
 - améliorant le sentier informel allant du chemin Ogilvie au parc City Centre pour en faire un SP;
 - reliant le sentier de la station Cyrville directement au sentier informel menant au parc City Centre.

Durabilité et résilience

- **Entretenir ou moderniser les structures existantes pour les échangeurs et les passages dans la mesure du possible en :**
 - concevant des structures à voies multiples pour permettre l'organisation de la circulation lors des futurs travaux d'entretien et de remise en état sans qu'il soit nécessaire d'instaurer des fermetures ou des déviations importantes de la circulation.
- **Utiliser des méthodes et des matériaux de construction durables en :**
 - choisissant, pour les nouvelles structures, des matériaux conformes aux normes de développement durable favorisant la résilience climatique;
 - intégrant des éléments de stratégie d'entretien économique.

Sécurité et équité

- **Veiller à ce que les aménagements de transport actif existantes et proposées soient conçues pour les personnes de TATC en :**
 - examinant comment les utilisateurs de transport actif doivent traverser ce tronçon, en tenant compte de toutes les transitions applicables;
 - entretenant ou fournissant l'éclairage de toutes les zones d'accès public à la station Cyrville à partir du chemin Ogilvie;
 - concevant les pentes longitudinales des aménagements de façon à ce qu'elles soient inférieures à cinq pour cent;
 - envisageant l'ajout de lieux de repos et de mobilier le long des nouveaux sentiers et à l'approche de la station Cyrville à des intervalles allant jusqu'à 30 mètres;
 - fournissant des traitements améliorés pour la sécurité et le confort des usagers vulnérables compte tenu des vitesses et des volumes accrus près de l'échangeur.

Domaine public

- **Intégrer les principes de création de lieux d'intérêt dans la conception en :**
 - mettant en valeur les zones d'importance dans leur forme naturelle et bâtie au moyen de panneaux éducatifs et d'œuvres d'art, notamment dans la zone de l'échangeur de l'autoroute 417 / OR 174 et le long du sentier allant du chemin Ogilvie à la station Cyrville;
 - intégrant un élément de porte d'entrée près du chemin Ogilvie pour mettre en évidence le passage d'un environnement autoroutier à une promenade.
- **Préserver la faune et la flore locales tout en ajoutant des aménagements paysagers en :**
 - tenant compte des microclimats localisés, et en priorisant l'augmentation du nombre d'arbres dans le cadre d'un tissu urbain en transition;
 - veillant à ce que les nouvelles plantations et l'aménagement paysager ne compromettent pas les lignes de visibilité et soient conformes aux principes de la PCAM;
 - tirant parti des nouvelles structures et des nouveaux passages pour mettre en valeur les systèmes naturels et les approches d'infrastructures vertes.

Tronçon 5 – Possibilités de concept démonstratif et applications

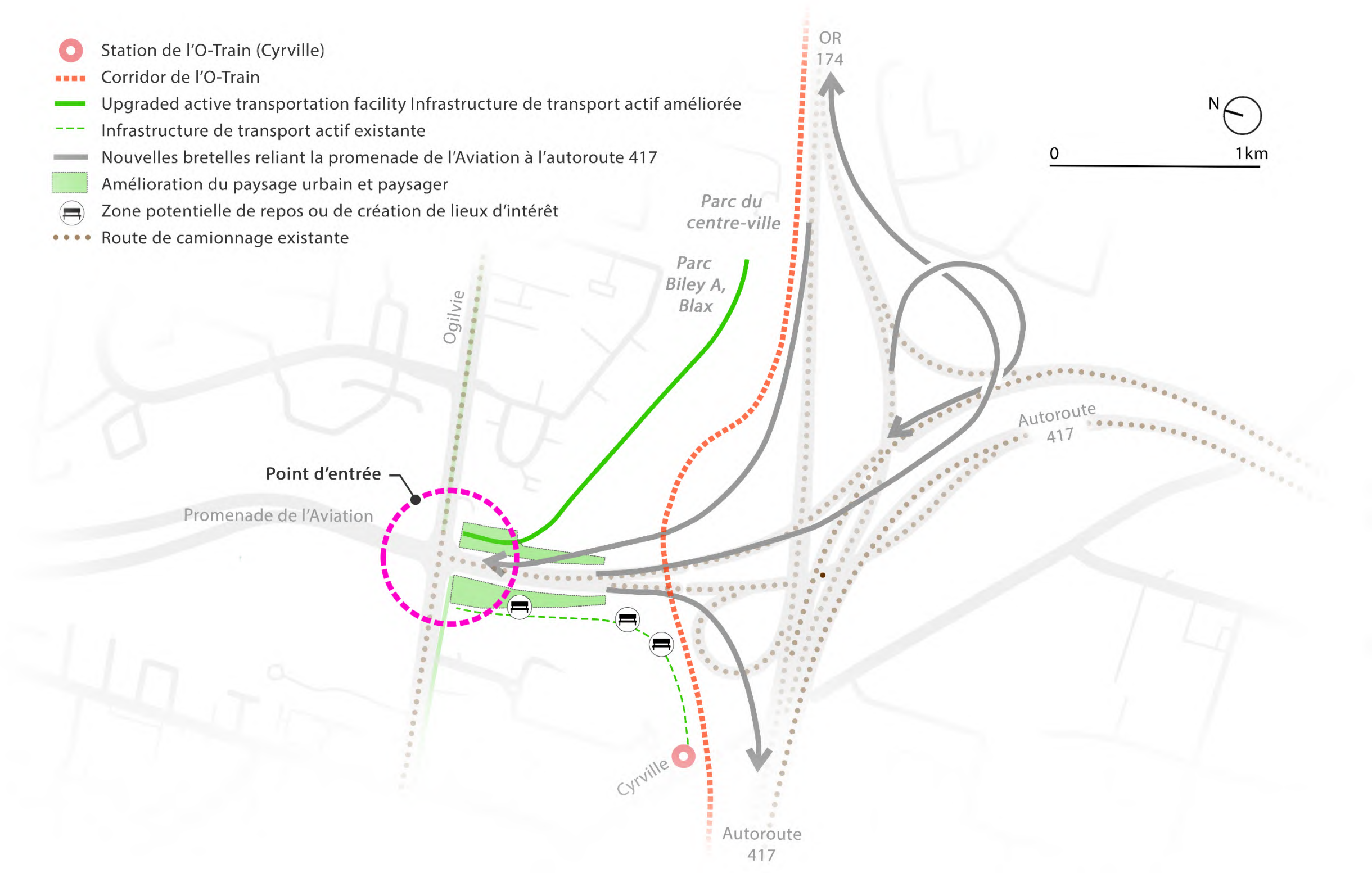


Figure 20 : Possibilités de conception et applications pour le tronçon 5

GLOSSAIRE

Voici un aperçu des abréviations utilisées dans le présent document sur les principes de planification et de conception, ainsi que de leur signification.

AFUSDTI – approbation fédérale de l’utilisation du sol, du design et des transactions immobilières	SCHL – Société canadienne d’hypothèques et de logement
CCN – Commission de la capitale nationale	SDD – Stratégie de développement durable
CCUDI – comité consultatif de l’urbanisme, du design et de l’immobilier	SGEC – Sir George-Étienne Cartier
DSC – design sensible au contexte	SP – sentier polyvalent
EPI – équipe de projet intégrée	SPAC – Services publics et Approvisionnement Canada
GCP – groupe de consultation publique	STO – Société de transport de l’Outaouais
GRC – Gendarmerie royale du Canada	TA – transport actif
MAEC – Musée de l’aviation et de l’espace du Canada	TATC – tous âges et toutes capacités
MTIN – Masse des terrains d’intérêt national	TLR – train léger sur rail
MTMD – ministère des Transports et de la Mobilité durable	VMO – véhicule multioccupant
PCAM – prévention du crime par l’aménagement du milieu	
PILTLI – Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux	

Voici les termes et définitions utilisés dans le présent document sur les principes de planification et de conception.

Aménagement : Le processus consistant à ériger, à modifier ou à agrandir des biens bâtis, ou à changer l'utilisation de biens bâtis ou d'infrastructures.

Aménagement axé sur le transport en commun : Stratégie d'urbanisme selon laquelle les bâtiments à haute densité et à usage mixte sont concentrés autour des pôles ou des stations de transport en commun.

Bassin visuel : Secteur visible d'un point de vue précis.

Belvédère : Espaces ou structures projetées qui permettent d'apprécier le lien visuel avec le bord de l'eau et l'expérience d'être « au-dessus » de l'eau.

Carrefour dénivelé : Structures qui séparent les différentes voies de circulation, modes de transport ou barrières naturelles. Ces structures sont souvent appelées passages inférieurs, ponts d'étagement ou ponts.

Conception résiliente aux changements climatiques : Conception d'un lieu, d'une infrastructure ou de programmes de manière à prévoir l'évolution des conditions climatiques, à en tenir compte et à s'y adapter.

Couvert forestier : La couche de feuilles, de branches et de tiges d'arbres qui recouvrent le sol lorsqu'on les regarde d'en haut.

Création de lieux d'intérêt : L'acte ou l'intention de créer des lieux uniques qui attireront les gens du fait qu'ils sont agréables, intéressants et adaptés au contexte.

Culée : La sous-structure aux extrémités d'une travée de pont qui soutient la structure.

Environnement naturel : Éléments comprenant les plaines inondables, les rivages, les zones boisées et gazonnées ainsi que d'autres habitats. La notion s'applique aux interactions dans et entre ces zones et entre toutes les espèces vivantes, le climat et la météo.

Faune et flore : L'ensemble des animaux (faune) et des plantes (flore) qui vivent dans une région donnée.

Gestion des eaux pluviales : Les eaux pluviales proviennent de la pluie ainsi que de la fonte de la glace et de la neige. Elles s'écoulent dans les rues, les pelouses et d'autres zones. La gestion des eaux pluviales vise à réduire ce ruissellement en favorisant l'absorption par le sol, ainsi que l'amélioration de la qualité de l'eau avant qu'elle se déverse dans un plan d'eau, notamment les ruisseaux et les rivières, ou dans les zones humides.

Îlot refuge : Zone de passage, souvent surélevée, située au terre-plein central d'une route à plusieurs voies qui permet aux piétons ou aux cyclistes de traverser la circulation dans une direction à la fois.

Infrastructure bleue : Réseau de plans d'eau naturels ou artificiels, tels que des lacs, des étangs, des canaux et des ruisseaux, conçu pour gérer l'eau (p. ex. réduire les risques d'inondation, contrôler le ruissellement des eaux pluviales) et créer des endroits plus vivables, attrayants et résilients.

Infrastructure verte : Réseau d'éléments végétaux naturels, y compris des arbres, des plantes, des parcs et des technologies vertes telles que des toits et des murs verts, conçus pour accroître la biodiversité, atténuer les effets des températures plus élevées dans les milieux urbains, réduire le ruissellement des eaux pluviales, offrir des espaces récréatifs et contribuer à des endroits plus durables et agréables.

Intendance environnementale : L'utilisation, la gestion et la protection responsables de l'environnement naturel par des mesures directes visant à protéger les ressources naturelles pour les générations actuelles et futures.

Intersection protégée : Conception des intersections qui est définie par des mesures visant à protéger les piétons et les cyclistes des mouvements des véhicules motorisés grâce à la séparation physique des modes de transport actif et à la synchronisation des feux de circulation.

La Route verte : Réseau d'infrastructure cyclables à l'échelle de la province au Québec.

Lieu de repos : Espace public désigné où les gens peuvent s'arrêter, s'asseoir et se reposer. Ces lieux disposent généralement de bancs et d'autres commodités telles que des abris, des poubelles, des tables de pique-nique et des fontaines d'eau potable.

Masse des terrains d'intérêt national : Désignation accordée à des terrains appartenant au gouvernement fédéral qui soutiennent le symbolisme, les fonctions, l'organisation physique et les qualités des paysages naturels et culturels de la région de la capitale nationale. La CCN désigne ces terrains afin de les préserver, de les maintenir et de les gérer à long terme.

Mesures de priorité pour le transport en commun : Mesures telles que des voies réservées, des phases de signalisation, des voies d'évitement des files d'attente et des carrefours dénivelés pour améliorer la fiabilité et l'efficacité et réduire les retards dans le transport en commun.

Micromobilité : Variété de petits appareils à basse vitesse utilisés pour faciliter le transport personnel. Les appareils peuvent être alimentés selon une combinaison de propulsion humaine, électrique et à combustion. Mentionnons entre autres les fauteuils roulants et les scooters électriques, les vélos adaptés, les vélos réguliers, les vélos électriques, les trottinettes électriques, les planches à roulettes électriques, les monocycles électriques et les planches à lévitation.

Noyau de transport en commun : Intersection ou convergence clé dans le réseau de transport en commun, comme un pôle de transport en commun, mais généralement moins complexe.

Orientation : Ensemble d'éléments d'architecture ou de conception qui facilitent l'orientation.

Passage en plusieurs temps : Passages pour piétons et cyclistes qui peuvent être effectués en plusieurs étapes grâce à la présence d'un îlot refuge.

Passage piéton : Partie de la chaussée désignée pour la traversée par les piétons, et indiquée par des marques sur la chaussée, des panneaux ou des feux de circulation.

Patrimoine : Un héritage qui apporte ou a apporté de la valeur à une société. La valeur patrimoniale peut dépendre de nombreux facteurs, tels que l'association historique et culturelle ou l'importance bâtie ou environnementale, et son utilisation et son intégrité se poursuivent au fil du temps.

Paysages culturels : un ensemble d'idées et de pratiques bien ancrées dans un lieu. Les « idées et pratiques » sont ce qui lui donne son caractère culturel; le « lieu » est ce qui en fait un paysage.

Point de vue : Endroit qui offre une vue dégagée d'un secteur.

Pôle de transport en commun : Grande station de transport en commun qui sert de point de connexion multimodale pour les passagers et les marchandises (p. ex. combinaison d'autobus, de trains, de métros ou d'avions).

Politique : Énoncé ou document qui engage une organisation à adopter un plan d'action cohérent à court, moyen et long terme.

Porte d'entrée : Point d'arrivée ayant des repères paysagers distinctifs et identifiables qui signalent l'entrée dans le parc/quartier urbain et qui reflètent le caractère du parc/quartier (adapté du Plan du parc SGEC).

Priorité aux feux de circulation : Permet aux véhicules (p. ex. autobus, train léger sur rail, véhicules d'urgence) de recevoir un feu vert plus tôt ou une phase verte prolongée pour réduire les retards aux intersections.

Promenade : Route à accès limité qui constitue une porte d'entrée à la région de la capitale nationale, qui relie des repères importants et qui comprend des rivages, des espaces verts et des sentiers.

Reconnaissance culturelle : Le fait de reconnaître, de respecter et d'honorer les traditions, les histoires et les valeurs d'un groupe.

Réseau structurant de transport en commun : Transports en commun qui fonctionnent dans une emprise réservée, comme les métros, les trains légers sur rail et les autobus rapides.

Sentier de la capitale : Réseau de sentiers polyvalents appartenant à la CCN et gérés par celle-ci qui sont séparés de la circulation des véhicules motorisés, qui peuvent se trouver soit dans l'emprise routière ou dans leur emprise indépendante, et qui comprennent des infrastructures aménagées pour le cyclisme, la marche ou d'autres modes de mobilité active.

Sentier polyvalent : Sentiers qui desservent divers types d'utilisateurs, y compris les marcheurs, les coureurs, les cyclistes et les utilisateurs d'autres modes non véhiculaires sur une surface commune.

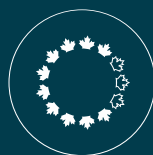
Transport actif : Toute forme de transport à propulsion humaine.

Transport durable : Réseau de transport qui permet de répondre aux besoins d'accès de base des personnes et des groupes en toute sécurité et d'une manière compatible avec la santé humaine et environnementale.

Voie d'évitement de file d'attente : Voie de circulation spécialisée à une intersection, souvent réservée aux autobus, conçue pour permettre aux véhicules de se rendre en tête de la file et de contourner la circulation à une intersection.

WB-20 : Camion semi-remorque combiné aux dimensions normalisées qui est souvent utilisé lors de la conception géométrique pour représenter le plus gros camion qui utiliserait régulièrement la route.

Zone humide : Terres saturées ou inondées d'eau, de façon permanente ou saisonnière. Les marais, les marécages et les tourbières en sont des exemples.



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Projet du pont de l'est

Participation du public - Étape 1

RAPPORT SOMMAIRE
DÉCEMBRE 2025

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 minimales, 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.

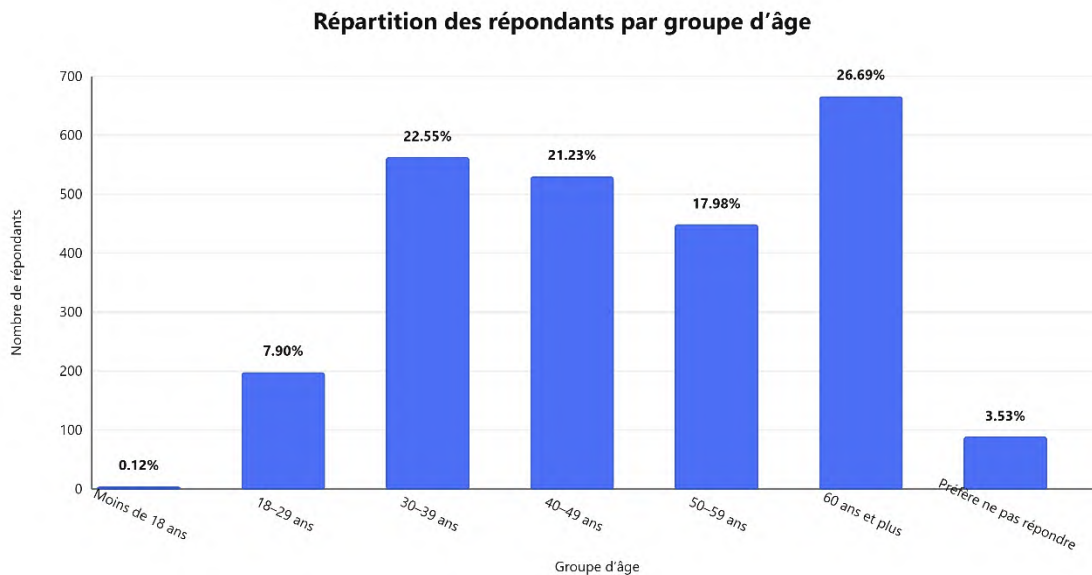
Par la suite, la prochaine ronde d'activités de participation du public est prévue pour le printemps 2026. Ces activités permettront au public de commenter les premières ébauches conceptuelles pour le pont.

Annexe 1 : Données démographiques

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

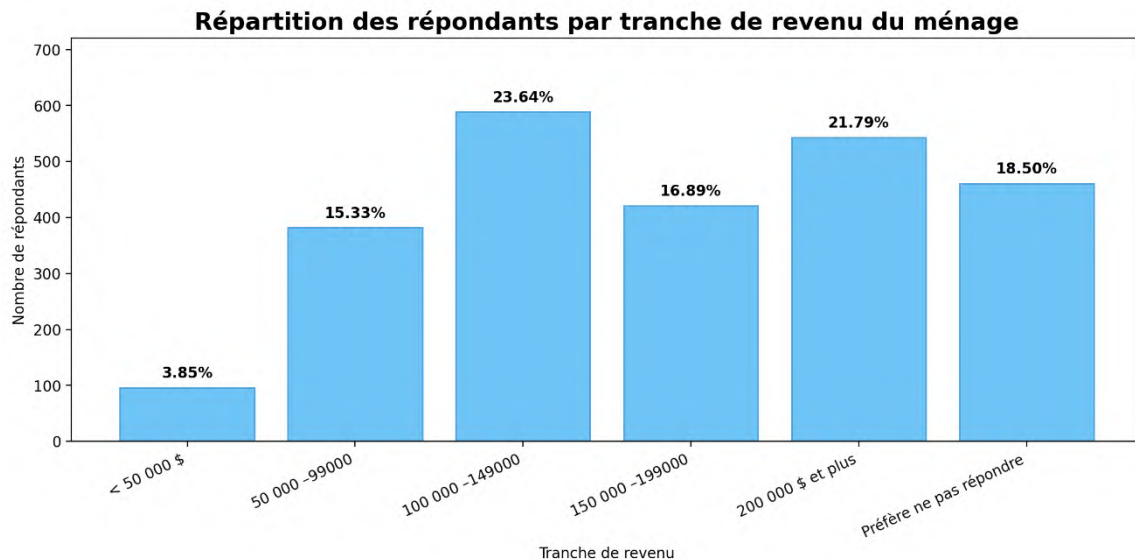
Âge

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

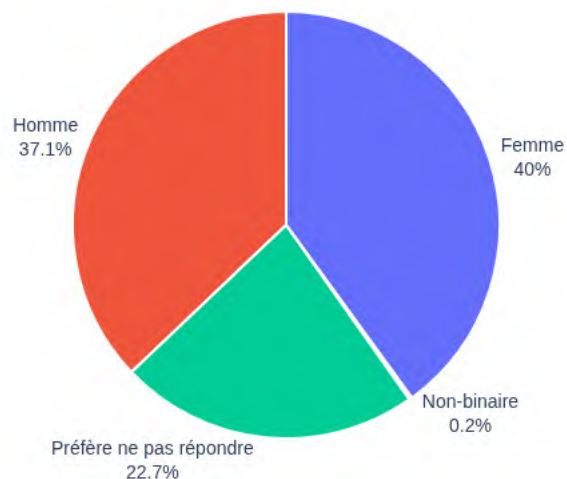
Les groupes de répondants les plus nombreux ont déclaré des revenus de 100 000 à 149 000 \$ (23,64 %), de 200 000 \$ et plus (21,79 %) et de 150 000 à 199 000 \$ (16,89 %), ce qui indique une forte participation des ménages à revenus moyens et élevés.



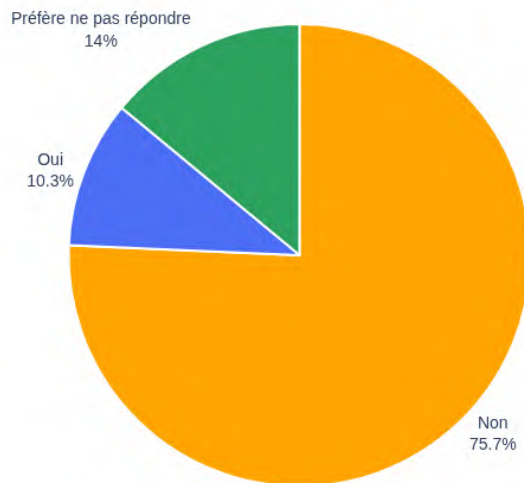
Genre

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



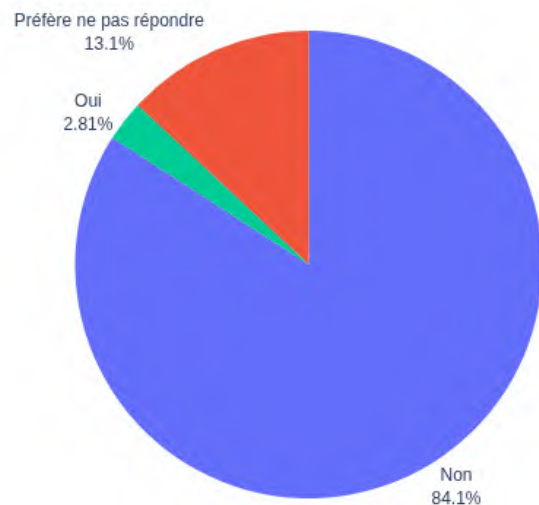
Identité de personne racialisée

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.

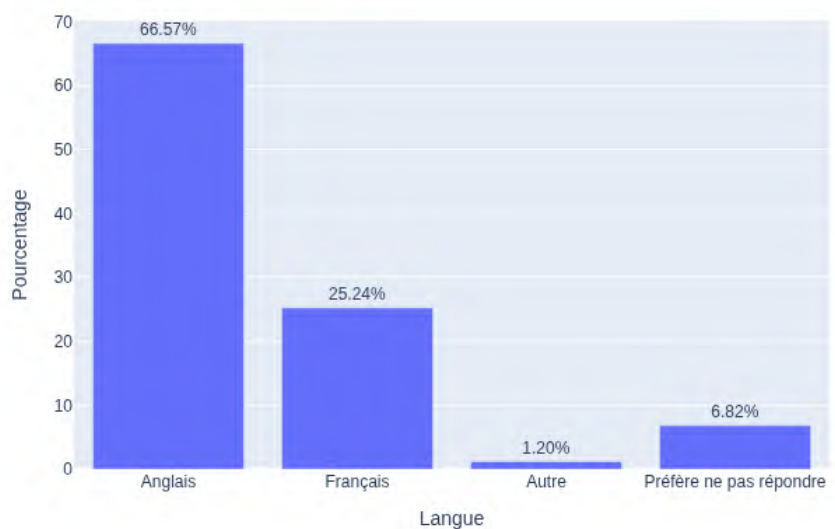
Répartition selon l'identité autochtone



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 %).

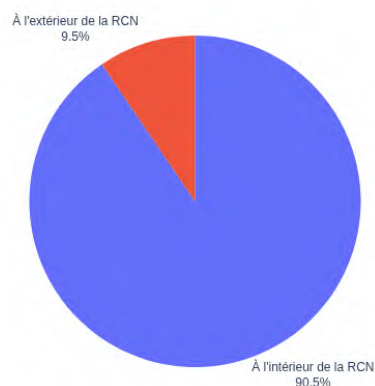
Langue parlée le plus souvent



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

