

Le saviez-vous?

- En 1999, la Commission de la capitale nationale (CCN), la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC) et la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO) ont publié une étude sur le transport interprovincial menée par deux sociétés d'experts-conseils. On leur avait donné pour mandat d'évaluer l'impact économique de la construction de ponts interprovinciaux dans les secteurs est et ouest de la région de la capitale nationale (RCN). L'analyse effectuée dans le cadre de cette étude était fondée sur une part modale du transport en commun interprovincial de 30 % en 2021. Il s'agit de la même part modale adoptée cinq ans plus tard par la Ville d'Ottawa dans son Plan officiel. L'étude de 1999 demeure pertinente aujourd'hui.
- Cette initiative conjointe sur le transport interprovincial dans la RCN (c'était le titre de l'étude) concluait que la prise d'une décision menant à l'aménagement de nouveaux liens interprovinciaux à l'extérieur du centre de la ville permettrait d'atteindre des objectifs plus ambitieux concernant les volumes de transport en commun interprovincial dans le secteur central.
- L'analyse du volume de véhicules et des coûts-bénéfice menée dans le cadre de l'étude de 1999 concluait que la construction d'un pont dans le corridor Orléans/Masson-Angers (O/MA) (plutôt que dans les corridors de l'île Kettle ou de la baie McLaurin, alias l'île Duck) constituerait la meilleure option pour le secteur est de la RCN.

Remarque : Le corridor (O/MA) auquel on fait référence dans ces deux études est aussi appelé « corridor de l'île Petrie ».

- La valeur actualisée nette (en 1999) et le rapport coûts-avantages de l'option (O/MA) étaient très élevés **et ils le sont restés même sans tenir compte des avantages pour l'industrie du camionnage**. De plus, le corridor (O/MA) demeurerait rentable même si on y construisait un pont à quatre voies plutôt qu'un pont à deux voies, tel que présumé dans l'étude.
- Les résultats pour le corridor de la baie McLaurin, **et c'est encore davantage le cas pour le corridor de l'île Kettle**, sont près du seuil de rentabilité économique. Ainsi, toute augmentation dans les coûts ou réduction des avantages, ou une combinaison de ces deux facteurs, pourrait rendre ces options non rentables pour la collectivité.
- Même si le volume d'automobiles dans les 2 directions était au départ légèrement plus élevé pour le corridor de l'île Kettle que pour le corridor (O/MA), dans 20 ans, on prévoit qu'ils seront identiques. En outre, l'économie prévue sur le plan de la distance parcourue (48 776 kilomètres-véhicules de moins toutes les 24 heures) et l'économie du temps (plus que le double) étaient beaucoup plus grandes pour le corridor (O/MA).
- Au cours de la même période de 20 ans, le volume de camions dans les 2 directions était plus élevé (1,75 fois supérieur, ou 2 666 camions de plus toutes les 24 heures), les économies prévues sur le plan de la distance parcourue étaient beaucoup plus grandes (3,1 fois supérieures, avec 61 261 kilomètres-véhicules de plus toutes les 24 heures) et celles prévues sur le plan du temps étaient supérieures (multipliées par quatre) pour le corridor (O/MA) que pour celui de l'île Kettle.
- L'étude de 1999 concluait qu'un pont dans le corridor (O/MA) (et un autre dans le secteur ouest de la RCN) serait utile à l'aménagement d'une autoroute de contournement du territoire de la RCN.
- L'étude de 1999 concluait qu'un pont dans le secteur est stimulerait les activités de l'Aéroport de Gatineau et de l'Aéroparc industriel de Gatineau.
- L'ancien canton de Cumberland a publié une étude en 1994 (McNeely Engineering Consultants Limited étaient les consultants) soutenant la construction d'un pont (ou tunnel) dans le corridor (O/MA). Le canton de Cumberland souhaitait la création d'une liaison avec l'Outaouais principalement à des fins de développement économique. Les représentants de ce même secteur exercent encore aujourd'hui des pressions dans le but de stimuler le développement économique, mais sont désormais contre une liaison avec l'Outaouais!
- L'étude du canton de Cumberland concluait que, en comparaison directe, le corridor (O/MA) était supérieur à celui de l'île Kettle. Les corridors de l'île Kettle et (O/MA) arrivaient ainsi à égalité selon 7 des 13 critères utilisés. Selon deux autres critères (y compris la circulation non motorisée!), le corridor de l'île Kettle était considéré comme supérieur, tandis que le corridor (O/MA) était jugé supérieur selon quatre critères, dont les coûts et l'intégrité des quartiers résidentiels.

Vous trouverez les études nommées ci-dessus en consultant
www.rideau-rockcliffe.com