



## Foire aux questions

### Étude d'évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales

#### Phase 2A

#### **En quoi consiste la Phase 2A (ou quelle est la différence entre la Phase 2A et la Phase 2B de l'étude)?**

La CCN et ses partenaires provinciaux ont décidé que la stratégie d'approvisionnement en ce qui concerne les services des consultants sera divisée en deux étapes : (i) Phase 2A – Fourniture des services pour un plan d'étude et un document d'orientation, et (ii) Phase 2B – Fourniture des autres services d'évaluation environnementale.

Les services de la Phase 2A comprendront l'élaboration de ce qui suit :

- un rapport sommaire qui inclut l'examen et l'analyse des données documentaires;
- un rapport sommaire décrivant la correspondance reçue du public au cours de la période s'étalant entre l'achèvement de la Phase 1 de l'étude et le début des travaux sur la Phase 2 de l'étude d'EE;
- un rapport de plan d'étude d'EE, comprenant un plan de consultation publique; et
- un document d'orientation en vertu du processus de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE) : portée du projet et portée du rapport d'évaluation, pour publication au registre de la LCEE.

#### **Quels sont les coûts liés à la Phase 2A de l'étude?**

Le coût total de la Phase 2A est actuellement estimé à 0,5 million de dollars.

#### **Quand la Phase 2A sera-t-elle complétée?**

On estime actuellement que la Phase 2A sera complétée en juin 2010.

#### **Quand prévoit-on entreprendre la consultation publique pour la Phase 2A?**

En se basant sur le calendrier préliminaire fourni par le consultant, la consultation publique devrait débuter au début 2010; cependant, dans le cadre du mandat du consultant, un calendrier plus détaillé doit être préparé pour fixer avec plus d'exactitude les dates particulières des diverses activités. Une fois le calendrier détaillé finalisé, le public sera avisé à l'avance des dates prévues pour la consultation.

## **Phase 2B**

### **En quoi consistent les travaux prévus pour la Phase 2B de l'étude?**

La Phase 2B consiste dans la fourniture des autres services d'évaluation environnementale et comprend ce qui suit :

- l'étude d'EE (examen préalable), conformément au plan d'étude d'EE élaboré au cours de la Phase 2A, y compris la documentation sur les conditions existantes; les dessins de conception préliminaires; l'établissement de la portée des enjeux et des paramètres; l'évaluation détaillée des critères; les résultats de l'évaluation des solutions de rechanges; les dessins de conception préliminaires; les plans de gestion environnementale; les besoins en matière de biens immobiliers; les estimés des coûts; les résultats des consultations avec les intervenants y compris le public; et le corridor recommandé pour le projet, y compris la stratégie de mise en œuvre; et
- le rapport d'examen préalable : le rapport d'examen préalable est le document décisionnel d'experts et des ministères fédéraux responsables de la réglementation. Il établit leur position conjointe sur l'importance des effets possibles sur l'environnement compte tenu des mesures d'atténuation. Généralement, le rapport d'examen préalable présente un résumé des principales questions abordées dans l'évaluation environnementale et peut rejeter, modifier ou ajouter aux mesures d'atténuation recommandées par le consultant suite à l'achèvement de l'évaluation environnementale.

### **Quand compte-t-on retenir les services d'un consultant pour les travaux de la Phase 2B?**

On prévoit actuellement retenir les services d'un consultant pour les travaux de la Phase 2B en septembre 2010.

### **Quels sont les coûts liés à la Phase 2B de l'étude?**

L'estimé préliminaire de la Phase 2B est au montant de \$8.7 millions. Cette estimation sera ajustée une fois que la Phase 2A et le plan d'étude auront été complétés.

### **Quand la Phase 2B sera-t-elle complétée?**

On estime actuellement que la Phase 2B sera complétée en décembre 2012, et le processus des approbations suivant la fin de l'étude devrait se prolonger jusqu'en décembre 2013.

## **Renseignements généraux concernant la Phase 2**

### **Comment la Phase 2 sera-t-elle gérée?**

La CCN continuera d'assumer la direction de l'étude, selon une approche coordonnée, au nom des trois partenaires financiers (la CCN, le MTO et le MTQ), de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau.

## **Quelle différence y a-t-il entre les Phases 1 et 2?**

La Phase 1 de l'étude a évalué le besoin et procédé à la justification des futures liaisons enjambant la rivière des Outaouais entre les villes d'Ottawa et de Gatineau. L'étude a développé, évalué et classé des options de rechange. Cela a permis de dégager une liste restreinte d'emplacements et d'alignements recommandés pour de futures liaisons interprovinciales et les raccordements routiers associés.

La Phase 2 de l'étude comprendra l'élaboration plus détaillée et le raffinement des trois corridors pour les ponts, ayant obtenus le meilleur classement dans le cadre de la Phase 1. Le produit final sera un rapport d'examen environnemental préalable, qui constituera l'approbation environnementale du projet.

## **Quels sont les éléments qui seront évalués dans la Phase 2 de l'étude?**

Dans la Phase 2, on évaluera, plus en détail, les éléments qui ont été considérés dans la Phase 1, y compris les incidences environnementales, sociales, économiques, culturelles, d'utilisation du sol et immobilières, et des transports (y compris les besoins du transport en commun, des cyclistes et des piétons) d'un nouveau pont enjambant l'île Kettle (le corridor n° 5), l'île Lower Duck (le corridor n° 6) ou la baie McLaurin / l'aéroport de Gatineau (le corridor n° 7).

Dans la Phase 2, on évaluera également les mesures susceptibles de réduire ou d'atténuer les éventuelles incidences nuisibles de ces éléments sur le projet proposé. La Phase 2 sera également ouverte et transparente.

Dans la Phase 2, on se propose de préciser ces éléments, par le biais de la consultation publique, pour s'assurer que l'évaluation répond aux attentes du public.

Dans la Phase 2, on évaluera les mesures susceptibles de réduire ou d'atténuer les incidences nuisibles du projet proposé sur ces éléments.

L'étude proposera, au cours de la séance de consultation publique initiale, un plan de travail qui présentera une approche permettant de comparer les trois corridors de la liste restreinte; c'est-à-dire, les liaisons de l'île Kettle (le corridor n° 5), de l'île Lower Duck (le corridor n° 6) et de la baie McLaurin / l'aéroport de Gatineau (le corridor n° 7).

Par le biais d'une succession d'étapes, une évaluation et une analyse comparative permettront de classer les trois corridors étudiés du « meilleur » au « moins bon ». On donnera au public l'occasion d'émettre des commentaires sur le processus d'évaluation pour comparer ces liaisons.

## **Pourquoi étudiez-vous trois options de corridors?**

Il s'agit d'une étude complexe et après l'achèvement de la Phase 1, la CCN, le MTO et le MTQ ont décidé que les trois corridors ayant obtenus la meilleure classification dans le cadre de la Phase 1 (le corridor n° 5 de l'île Kettle, le corridor n° 6 de l'île Lower Duck et le corridor n° 7 de la Baie McLaurin / l'aéroport de Gatineau) soient étudiés plus en détails lors de la Phase 2 de l'EE.

## **Comment la CCN planifie-t-elle l'évaluation des corridors alternatifs pour une liaison au cours de la phase 2 de l'étude?**

L'évaluation des corridors alternatifs pour une future liaison interprovinciale est l'objet de la phase 2 de l'étude. La méthode d'évaluation sera définie par le consultant de la phase 2, en consultation avec les trois partenaires financiers (la CCN, le MTO et MTQ), et la Ville d'Ottawa, la Ville de Gatineau et les intervenants, y compris le public.

## **Que comprend le plan de travail de la Phase 2 de l'étude?**

La Phase 2 de l'étude comprendra les étapes et dates cibles suivantes :

- la sélection et la mise sous contrat de services d'experts conseils pour la première partie de la Phase 2, par le biais d'un processus de demandes de propositions; complétées à l'automne 2009;
- le plan d'étude détaillé et établissement de la portée de l'évaluation environnementale par le Consultant; finalisation prévue pour printemps/été 2010;
- la Phase 2 de l'étude – finalisation prévue pour 2012; et
- les approbations environnementales – finalisation prévue pour 2013.

## **Quelle est la stratégie d'approvisionnement des services d'un consultant de la Phase 2?**

La stratégie d'approvisionnement comprend deux appels de propositions distincts et deux contrats autonomes, y compris la possibilité d'avoir recours aux services de deux consultants différents.

## **Comment le consultant de la Phase 2 sera-t-il choisi?**

Quatre promoteurs ont été présélectionnés pour déposer une proposition dans le cadre de la Phase 2. Les critères d'évaluation de la Phase 2A sont : (i) les compétences et l'expérience du promoteur, y compris celles de l'équipe du promoteur et de son personnel; (ii) la compréhension des travaux, l'approche, le calendrier et les services de gestion. Conformément au processus utilisé par la CCN en matière d'attribution de marchés publics, en cette instance géré en collaboration avec le ministère des Transports de l'Ontario, le ministère des Transports du Québec, la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau, le consultant devra démontrer sa capacité d'effectuer l'évaluation environnementale en conformité aux objectifs et aux exigences de l'appel de propositions.

## **Préoccupations d'ordre régional**

### **Serait-il opportun d'identifier un corridor privilégié dans la partie ouest de l'agglomération dès maintenant afin de répondre aux besoins à long terme de la planification des transports dans la région?**

L'étude a recommandé la protection d'un ou plusieurs corridors dans la partie ouest de la région de la capitale nationale afin de maintenir à long terme la souplesse requise pour l'éventuel aménagement d'une liaison pour répondre à la croissance future de l'agglomération. Le besoin de cette liaison est

prévu pour un horizon dépassant 20 ans. On demande aux villes d'Ottawa et de Gatineau de collaborer avec les gouvernements fédéral et provinciaux à la gestion de futurs emplacements de liaisons et au suivi des déplacements interprovinciaux afin de protéger l'emplacement d'une future liaison.

### ***La Ceinture de verdure***

**Le corridor de l'île Lower Duck et le corridor de la baie McLaurin / Aéroport Gatineau qui sont maintenant inclus dans la Phase 2 de l'étude sont situés à l'intérieur des limites de la Ceinture de verdure.**

#### **a) Quelles seront les incidences sur le ruisseau Green et sur les sentiers récréatifs des environs?**

La Phase 2 de l'étude examinera les incidences d'une liaison sur le ruisseau Green. Cela comprendra l'évaluation des habitats naturels, des habitats du poisson, de la stabilité des pentes, des installations de loisirs et des vues et belvédères.

#### **b) Quelle sera l'incidence sur la révision du Plan directeur de la Ceinture de verdure?**

La Phase 2 de l'étude d'EE des liaisons interprovinciales sera complétée parallèlement à la révision du Plan directeur de la Ceinture de verdure. Les données d'entrée de l'étude du Plan directeur de la Ceinture de verdure et de son processus de consultation publique seront prises en considération par la présente étude. On tiendra compte des résultats de l'étude d'EE des liaisons interprovinciales dans l'élaboration du nouveau Plan directeur de la Ceinture de verdure.

#### **c) Quel est l'état actuel de la révision du Plan directeur de la Ceinture de verdure?**

La révision du Plan directeur de la Ceinture de verdure en est à l'étape 2 d'un processus comprenant 5 étapes.

La révision du Plan directeur de la Ceinture de verdure comprend 5 étapes étalées sur une période de trois ans. La première étape comprenait un examen de l'information contextuelle, des visites du site et des rencontres avec un certain nombre de groupes ayant un intérêt dans la Ceinture de verdure pour aborder leurs opinions sur les conditions actuelles de la Ceinture de verdure. Ces groupes comprennent tous les ordres de gouvernement, les résidents, les agriculteurs, le milieu des affaires et le public en général. On a aussi recueilli les commentaires d'un Comité consultatif du public. Le processus de consultation pour la première étape a été complété en juin 2009.

La prochaine période de consultation publique sera axée sur l'énoncé de vision pour la Ceinture de verdure (Étape 2). La préparation d'un énoncé de vision pour la Ceinture de verdure est une étape importante dans le processus général de révision du plan directeur. Cette étape a exigé la visualisation des caractéristiques particulières du fonctionnement et de l'image de la Ceinture de verdure dans un avenir d'au moins 50 ans. La définition de l'état souhaité de la Ceinture de verdure dans l'avenir, la prise en considération de son état actuel, et les pressions et les possibilités offertes par les

changements anticipés par le biais des tendances observées, constituent les principaux objectifs de visualisation de l'avenir. On tiendra un atelier intensif de deux jours pour les experts et les principaux intervenants de la Ceinture de verdure les 25 et 26 novembre; cet atelier sera suivi de séances publiques ultérieures. Ces séances de consultation publique seront annoncées et affichées bien à l'avance sur le site Web de la CCN.

## ***L'autoroute 50***

### **Quelle est l'incidence d'un nouveau pont dans la partie est de l'agglomération sur la circulation des marchandises allant ou en provenance de l'autoroute 50 du côté du Québec?**

On prévoit que la circulation des marchandises commerciales empruntant les ponts existants sera réduite comme suite à la construction d'un nouveau pont dans la partie est. Le pourcentage des véhicules attirés par le nouveau pont dépendra des avantages découlant de son emplacement et du temps gagné en comparaison des origines et destinations de la circulation des marchandises. La CCN planifie d'entreprendre l'étude de la circulation des marchandises en 2010.

## **Les études de transports**

### **Quel est le but de l'étude de la circulation des marchandises?**

Cette étude est une initiative conjointe ayant pour but d'élaborer une stratégie écologique exhaustive et coordonnée pour le transport régional et interprovincial, en surface, des marchandises.

La stratégie viserait à :

- identifier les conditions actuelles et les incidences du transport des marchandises sur le milieu naturel et l'environnement construit dans la région de la capitale nationale;
- faciliter une meilleure compréhension des activités de circulation des marchandises dans la région de la capitale nationale;
- identifier les déficiences de la circulation multimodale régionale et interprovinciale des marchandises;
- identifier les stratégies de circulation des marchandises pour résoudre toutes les déficiences, se conformer aux plans et politiques des autorités fédérales, provinciales et municipales pour l'amélioration du réseau de transport des marchandises;
- proposer un plan de mise en œuvre comprenant les coûts estimés, le recours aux technologies, stratégies et autres moyens innovateurs pour améliorer la circulation des marchandises et prenant en considération les améliorations aux économies locales et les avantages pour les entreprises locales; et
- faire participer l'industrie du transport des marchandises.

## **À quoi serviront les résultats de l'étude?**

L'étude aura pour résultats la concrétisation d'une approche intégrée à la circulation interprovinciale et régionale, de surface, des marchandises, qui pourrait contribuer à l'amélioration du transport des marchandises et réduire les impacts négatifs du trafic de fret transporté par voie de surface, et particulièrement le trafic des poids lourds dans le secteur central.

## **La région devrait-elle se doter d'un plan intégré des transports avant de procéder à la Phase 2?**

De nouvelles liaisons enjambant la rivière des Outaouais pour les véhicules, la circulation des marchandises et le transport en commun ont fait l'objet de recommandations dans le Plan conceptuel interprovincial élaboré de concert avec les deux municipalités et le gouvernement fédéral à la fin des années 1990 (le rapport est daté de 1999). Ce document était le reflet de deux années de planification en vue d'une stratégie intégrée des transports et a servi parmi les documents de support pour le lancement de la présente étude.

## **La Phase 2 sera-t-elle intégrée aux plans autoroutiers régionaux?**

L'étude d'EE sera intégrée aux améliorations prévues de tous les projets routiers ou de transports en commun planifiés jusqu'en 2031 dans les deux municipalités de Gatineau et d'Ottawa. Toutes les recommandations de l'étude qui exigent les améliorations supplémentaires aux infrastructures provinciales ou municipales seront prises en considération au cours de l'EE du projet.

## **Les résultats de l'étude du transport en commun interprovincial seront-ils pris en considération dans la Phase 2 de l'étude?**

On prévoit que l'étude de planification stratégique de l'intégration du transport en commun interprovincial recommande une stratégie durable et exploitable pour l'intégration continue des systèmes existants et planifiés de transport en commun dans le secteur central de la capitale.

Toutes les recommandations de l'étude du transport en commun interprovincial seront reflétées et incorporées dans l'EE du projet du pont. Les possibilités pour le transport en commun ou pour les VOM seront prises en considération pour les emplacements de liaisons de rechange.

## **Les partenaires**

### **Quelle est la position des partenaires de l'étude à l'égard des recommandations de la Phase 1?**

- Le **MTQ** appuie l'étude des corridors n° 5 (île Kettle), n° 6 (île Lower Duck / 50-174/417) et n° 7 (baie McLaurin – aéroport de Gatineau / 50-174/417) comme composantes de la Phase 2. Le MTQ appuie les recommandations contenues dans le rapport du consultant, y compris le besoin de procéder à la Phase 2 de l'étude d'évaluation environnementale (EEE).

- Le **MTO** appuie l'analyse plus détaillée des corridors n° 5 (île Kettle), n° 6 (île Lower Duck / 50-174/417) et n° 7 (baie McLaurin – aéroport de Gatineau / 50-174/417). Il recommande que l'analyse comprenne l'examen des impacts sur les communautés, le développement économique et le transport en commun.
- La **Ville d'Ottawa** appuie l'étude du corridor n° 5 comme composante de la Phase 2.
- La **Ville de Gatineau** appuie l'étude du corridor n° 5 comme composante de la Phase 2.

## **Information générale au sujet de l'étude**

### **À quoi l'étude servira-t-elle?**

L'étude s'emploie à découvrir si et quand de nouvelles liaisons interprovinciales seront nécessaires et à évaluer les emplacements et les options possibles de ces liaisons. Elle évalue les incidences environnementales, sociales, économiques et patrimoniales, et conclura une évaluation environnementale d'un nouveau corridor de liaison, incluant le classement des emplacements.

### **Sur quoi l'étude portera-t-elle?**

Les problèmes particuliers d'ordre environnemental, économique, social et des transports qui seront pris en considération par l'étude comprennent :

- la croissance démographique, économique et géographique de la région;
- la congestion sur les routes et les ponts aux emplacements des liaisons actuelles;
- la compatibilité avec la communauté et les utilisations du sol de l'environnement (les grands volumes de circulation et le trafic perturbateur des poids lourds);
- les incidences économiques des retards de la circulation des personnes et des marchandises pour la région;
- la compatibilité avec les plans d'urbanisme de Gatineau et d'Ottawa; et
- la compatibilité avec le développement et la promotion touristiques dans la région de la capitale nationale.

### **Quelle est la différence entre la présente étude et celles qui ont été effectuées antérieurement (p. ex., celle du CACPET)?**

Les études antérieures étaient axées sur la planification des transports et n'étaient pas des évaluations environnementales. Les études antérieures ont confirmé le besoin d'une capacité supplémentaire en matière de transport interprovincial et ont recommandé des mesures susceptibles de contribuer à une meilleure gestion de la demande et d'améliorer les liaisons existantes.

La présente EE tire parti des conclusions de ces études antérieures et a également recours aux données les plus récentes en matière de démographie et de transports. La présente étude est orientée par les lois canadienne, ontarienne et québécoise en matière d'évaluation environnementale.

## **Comment la sélection des corridors a-t-elle été effectuée?**

Les corridors n° 5 (île Kettle), n° 6 (île Lower Duck) et n° 7 (baie McLaurin – aéroport de Gatineau) seront évalués dans la Phase 2 de l'étude. Ces corridors se sont les mieux classés au cours de la Phase 1 de la présente étude.

## **Avez-vous pris en considération le corridor Lower Duck-Beauchamp comme composante de la phase 1 de l'étude?**

Le corridor Lower Duck-Beauchamp est considéré comme un alignement de rechange au corridor n° 6, à Gatineau. Il comprend un alignement au parc du Lac-Beauchamp, lequel débouche sur un nouvel échangeur sur l'autoroute 50.

Dans la phase 1, on a évalué tous les emplacements potentiels des liaisons en tant qu'alignement de rechange possible afin de créer une connexion entre les deux réseaux provinciaux d'autoroutes. En ce qui concerne le corridor n° 6, qui longe le boulevard Lorrain, à Gatineau, on a évalué les contraintes environnementales et la faisabilité technique d'autres alignements potentiels à l'est et à l'ouest. En fait, un alignement déjà établi qui empruntait le parc a été examiné dans l'étude du CACPET au début des années 1990. Cet alignement a été réexaminé dans la phase 1, mais, en raison du développement résidentiel important dans la partie nord de la zone du corridor n° 6 depuis les années 1990, on n'a pas poursuivi l'examen. En fait, plusieurs centaines de résidences ont été construites dans ce corridor.

Un membre du public a proposé une option de rechange, soit un raccordement avec l'autoroute 50, un peu plus à l'ouest, au moyen d'un nouvel échangeur. Dans l'étude, on a examiné chacun des corridors selon les normes sur la construction des autoroutes des provinces de l'Ontario et du Québec, lesquelles imposent une distance de deux kilomètres entre les échangeurs d'une autoroute. Cette distance, qui est également une norme nord-américaine, permet une signalisation appropriée. De plus, elle rend possibles l'accélération et le ralentissement sur les voies de changement de vitesse, c'est-à-dire les bretelles d'accès et de sortie. Cette option de rechange, soulevée par ce membre du public, n'est pas conforme aux normes provinciales sur les autoroutes.

Cette option de rechange et les commentaires du public seront documentés aux fins d'examen dans la phase 2 de l'étude.

## **Les partenaires financiers ont-ils approuvé le financement de la phase 2 de l'étude?**

En février 2009, la CCN a transmis au MTO et au MTQ la décision le Conseil relative à la phase 2 de l'étude d'évaluation environnementale et elle leur a demandé de confirmer leur engagement à fournir les fonds supplémentaires s'élevant à 2,5 millions de dollars chacun. La CCN a consenti à fournir 2,5 millions de dollars en fonds. Le MTO s'est engagé à verser 1,5 million de dollars, et le solde sous réserve d'un processus d'approbation. Le MTQ a confirmé qu'il était prêt à contribuer techniquement et financièrement à la phase 2. Par la suite, au cours de la réunion du comité directeur de l'étude, qui a eu lieu le 28 avril 2009, les membres ont pris une décision unanime selon laquelle on aurait recours aux services d'un consultant pour un plan d'étude détaillé de la phase 2 et un document établissant la portée de l'évaluation environnementale, y compris des séances de consultation publique. On estime

que les partenaires n'auront pas à verser de fonds supplémentaires pour couvrir les services du consultant quant au plan d'étude et au document sur la portée de l'évaluation.

**Sinon, quand l'approbation est-elle prévue?**

L'engagement du MTO est prévu une fois que le processus d'évaluation environnementale de la Phase 2 aura été clairement défini, en accord avec les agences concernées.

**La *Loi sur la qualité de l'environnement* s'applique-t-elle à l'étude d'évaluation environnementale?**

Ceci n'a pas encore été déterminé. Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) examine actuellement la question.

**Qu'arrivera-t-il si le MDDEP décide que la *Loi sur la qualité de l'environnement* s'applique?**

La CCN analysera la conclusion à laquelle parviendra le MDDEP et, selon les besoins, les exigences de la *Loi sur la qualité de l'environnement* seront appliquées dans le processus de l'évaluation environnementale.

**Si la *Loi sur la qualité de l'environnement* est déclenchée et que les audiences publiques sont tenues, les résidents de l'Ontario pourront-ils y participer?**

Oui.