

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE DU CACPET SUR LES PONTS INTERPROVINCIAUX

L'étude du CACPET sur les ponts interprovinciaux a vu le jour au milieu des années 1980 lorsque le gouvernement fédéral et les deux gouvernements provinciaux ont convenu d'entreprendre une étude ayant pour objet d'identifier les emplacements potentiels les plus prometteurs pour l'aménagement de futurs ponts interprovinciaux enjambant la rivière des Outaouais dans la région de la capitale nationale et d'en évaluer la faisabilité. L'étude a été parrainée par le Comité administratif conjoint de la planification et des transports (CACPET), qui était composé de cadres supérieurs du ministère des Transports de l'Ontario, du ministère des Transports du Québec, de l'ancienne Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, de l'ancienne Communauté urbaine de l'Outaouais, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et de la CCN.

Réalisée par la société DelCan en collaboration avec Roche Ltée, l'étude avait pour mandat d'examiner les débits et les besoins du transport interprovincial pour ensuite établir des stratégies et des priorités visant à répondre à la demande future de la région en matière de transport interprovincial. En réponse aux résultats du programme exhaustif de consultation publique, le CACPET a élargi le mandat de l'étude pour inclure l'élaboration de recommandations pour le transport en commun, la gestion de la demande en matière de transports (GDT) et l'utilisation optimale des équipements existants. Le processus d'analyse comparative et d'évaluation détaillée a produit un ensemble de recommandations détaillées.

Les grandes recommandations des experts-conseils se résument comme suit :

1. lancer dans les plus brefs délais, en y accordant un niveau de priorité élevé, la démarche d'évaluation environnementale requise pour l'aménagement d'un lien interprovincial réservé au transport en commun situé entre le pont Alexandra et l'Île Lemieux. Cette étude devrait prendre en compte l'importance du corridor ferroviaire de l'Île Lemieux pour une gamme variée d'usages liés au transport en commun;
2. abandonner l'idée d'aménager un nouveau pont dans les corridors Britannia-Deschênes ou Champlain.
3. entreprendre, dans le cadre d'une collaboration collective de tous les ordres de gouvernement, les démarches nécessaires pour acquérir et garder en propriété publique les terrains du corridor de l'Île Kettle, en prévision de l'aménagement possible d'un pont à long terme, c'est-à-dire après 2011.
4. optimiser l'utilisation des ponts existants et de leurs approches par la mise en place d'améliorations de type opérationnel, comme des modifications aux intersections. Tous les ordres de gouvernement concernés devraient accorder une grande priorité à ces modifications;

5. entreprendre les études nécessaires reliées à l'optimalisation des ponts existants par la mise en place de mesures comme des voies réversibles, l'amélioration des approches et la création de liens piétonniers et cyclistes;
6. mettre en œuvre des mesures réalisables de gestion de la demande de transports (GDT) incluant, sans s'y limiter, le covoiturage, la gestion du stationnement à long terme, l'accroissement des frais de stationnement dans les centres-villes d'Ottawa et de Hull, le télétravail, les voies réservées aux véhicules à occupation élevée, des initiatives d'encouragement des piétons et des cyclistes, les heures de travail variables et la semaine de travail comprimée;
7. mettre en place des moyens comme un réseau de transport en commun à trois corridors, l'accroissement de la proportion des emplois de la RCN situés en sol québécois, des systèmes de péage sur tous les ponts interprovinciaux et le contrôle de l'offre du stationnement à long terme dans le secteur central, dans le but de réduire la dépendance sur le véhicule automobile à un seul occupant;
8. mesurer l'efficacité des diverses mesures mises en place, dans l'optique de remettre à plus tard la construction d'un nouveau pont interprovincial;
9. examiner, en 2001 et 2011, l'efficacité des mesures mises en place afin d'établir la date requise d'un nouveau lien interprovincial;
10. mettre en œuvre une campagne de sensibilisation en vue d'informer le public des avantages du transport en commun et des véhicules à occupation multiple, par opposé au véhicule automobile à un seul occupant.