

RÉSUMÉ DE L'INITIATIVE CONJOINTE SUR LE TRANSPORT INTERPROVINCIAL DANS LA RCN (1999)

L'Initiative conjointe sur le transport interprovincial a été lancée en 1998 par l'ancienne Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, en collaboration avec la Communauté urbaine de l'Outaouais et la Commission de la capitale nationale. Les études techniques constituantes avaient pour objet d'établir l'assise technique d'un plan conceptuel intégré en matière de transport interprovincial, d'évaluer l'impact économique prévu de l'utilisation des corridors de transport interprovincial proposés dans les secteurs est et ouest de la région, d'examiner les possibilités de partenariat public privé pour le financement des futurs liens interprovinciaux, et d'explorer la possibilité de mettre sur pied une autorité régionale (regroupant le gouvernement fédéral et les administrations provinciales et municipales ayant juridiction dans la RCN).

Le mandat de réaliser un plan conceptuel répondant aux besoins futurs de la RCN en matière de transport interprovincial, ainsi que les études techniques requises, a été confié à la société Totten Sims Hubicki, en collaboration avec la société Tecslut.

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

- en raison de la croissance anticipée de la RCN, il est prudent de prévoir et protéger des nouveaux corridors de transport interprovincial dans les secteurs est et ouest de la RCN, avant que le besoin se concrétise. Trois corridors situés dans le secteur est de la région (les corridors de l'Île Kettle, de l'Île Duck et de l'Île Petrie) sont jugés à potentiel élevé pour alléger les volumes de circulation sur les ponts existants et répondre à l'accroissement prévu de la demande. Ces trois corridors proposent d'importantes économies de carburant et de temps qui seraient supérieures aux coûts de construction;
- un nouveau pont dans le secteur est de la région permettraient aux camions lourds et aux migrants journaliers d'éviter le centre-ville, réduisant d'environ 25 % le volume de véhicules commerciaux traversant les ponts des Chaudières et MacDonald-Cartier;
- dans le secteur ouest de la région, l'aménagement d'un lien interprovincial dans le corridor Aylmer-Kanata accueillerait en 2021 un peu plus de 15 000 automobiles et camions par jour, dans les deux directions;
- la prise d'une décision quant à l'emplacement définitif des liens interprovinciaux dans les secteurs est et ouest de la région pourrait mener à l'aménagement d'une autoroute de contournement, qui permettrait aux déplacements de transit d'éviter les ponts du centre-ville;
- la prise d'une décision menant à l'aménagement de nouveaux liens interprovinciaux à l'extérieur du centre de la ville permettrait l'établissement

- d'objectifs ambitieux concernant les volumes de transport en commun interprovincial dans le secteur central;
- les autorisations environnementales requises et la confirmation de la construction d'un nouveau lien interprovincial à titre de projet prioritaire exigeront une évaluation environnementale détaillée, qui fera partie d'un prochain mandat;
 - l'idée de mettre sur pied une autorité multipartite responsable du transport interprovincial est réalisable, et devrait être approfondie.