

---

## **C1 Termes de référence**

## **Introduction**

Le Groupe de consultation publique (GCP) est un groupe d'intervenants représentant des intérêts régionaux variés. Il a été mis sur pied au cours de la Phase 1 de l'Étude pour commenter les hypothèses fondamentales, les solutions de rechange, les critères et la méthode d'évaluation ainsi que les conclusions et les recommandations.

Le GCP est composé de représentants d'associations communautaires et de groupes d'intérêts. Il constitue le lieu de rencontre favorisant le rapprochement et le dialogue entre ces organismes et l'équipe de projet. Les réunions du GCP, qui se déroulent aux jalons importants de l'Étude, ont pour objectif de favoriser les discussions de fond sur les grands enjeux de l'Étude et de permettre aux membres d'émettre leurs commentaires, en s'adressant directement à l'équipe de projet.

## **Structure**

Le GCP regroupe deux types de membres : les membres actifs et les observateurs.

### *Rôles et responsabilités des membres actifs du GCP :*

- Veiller à ce qu'un représentant de leur organisme participe à chaque réunion du GCP
- Veiller au maintien de la communication bilatérale entre leur organisme et le Consultant
- Offrir des commentaires au nom de leur organisme
- Recueillir et distribuer la documentation relative à l'Étude au sein de leur organisme et aider à promouvoir les activités de consultation
- Se tenir informé des progrès de l'Étude

### *Rôles et responsabilités des observateurs du GCP :*

- Participer aux réunions du GCP strictement à titre d'observateur – tout commentaire ou intervention devant être fait par l'entremise d'un membre actif du GCP
- Recueillir et distribuer la documentation relative à l'Étude au sein de leur organisme et aider à promouvoir les activités de consultation
- Se tenir informé des progrès de l'Étude

## **Administration**

- Le GCP est présidé par le directeur de projet de l'équipe du Consultant
- Le président peut, à sa seule discrétion, décider de la langue officielle de la réunion, en tenant compte des besoins des membres en présence
- Le président est responsable de la rédaction et de la transmission des avis, des ordres du jour et des comptes rendus des réunions. Les comptes rendus seront transmis pour revue et commentaires après chaque réunion
- Dans le but de maintenir une ambiance productive et propice à la collaboration, et afin d'assurer le respect des objectifs établis, les réunions du GCP ne seront, en règle générale, ouvertes ni au grand public ni aux

---

## **C2 Adhésion au GCP**

Action Sandy Hill  
AGAP du vieux Gatineau  
Association des citoyens du Manoir des Trembles  
Association des résidents de la Croisée  
Association des résidents de la Terrasse Lakeview  
Association des résidents de l'Île-de-Hull  
Association des résidents du District 15 et membre citoyen du Commission consultative sur les choix stratégiques (CCCS)  
Association des résidents du Parc Champlain et des environs  
Association des résidents du quartier village Parc Lucerne  
Aviation Museum  
Beacon Hill North Community Association  
Blackburn Hamlet Community Association  
Britannia Village Community Association  
Britannia Yacht Club  
Byward Market Business Improvement Area  
Canadian Parks and Wilderness Society - Ottawa Chapter  
Cardinal Creek Association  
Cardinal Creek Community Association  
Carlsbad Springs Community Association  
CECLFCE  
Centretown Citizens' Community Association  
CEPEO  
Chambre de commerce de Gatineau  
Chapel Hill South Community Association  
Chatelaine Village Community Association  
Villages Community Association  
City Centre Coalition  
City of Ottawa Environmental Advisory Committee  
City of Ottawa Pedestrians and Transit Committee  
City of Ottawa Roads and Cycling Advisory Committee  
Club de voile Grande rivière  
Club Vélo Plaisirs  
Collectif Vigilance Petite-Nation  
Comité de vie quartier Pointe-Gatineau  
Common Sense Crossings  
Convent Glen Community Association  
CREDDO  
Crystal Beach/Lakeview Community Association  
Cumberland Village Community Association  
Dalhousie Community Association  
Downtown Coalition  
Enviro éducation  
Environment for the Briarbrook/Morgan's Grant Community Association  
Fallingbrook Community Association  
Federation of Citizens Association  
Friends of Greenspace Alliance  
Go for Green  
Greenbelt Coalition  
Greenspace Alliance  
Heart of Orleans BIA

Island Park Community Association  
Jp2g Consultants Inc.  
Kanata Lakes Community Association  
King Edward Avenue Task Force  
Kriska Transportation / Ontario Trucking Association  
Lac Deschenes Sailing Club  
Le Regroupement des gens d'affaires de la Capitale nationale (RGA)  
Lowertown Community Association  
Manor Park Community Association  
March Rural Community Association  
Marina de Hull  
Montfort Hospital  
Navan Community Association  
Nepean Sailing Club  
OCDSB  
Ontario Kiteboarding Association  
Orléans Chamber of Commerce  
Orleans Woods Community Association  
Ottawa Chamber of Commerce  
Ottawa Field Naturalists  
Ottawa Riverkeeper Inc.  
Pontiac Bridge Committee  
Portobello South Community Development Association  
President of Multicultural Association  
Queenswood Heights Community Association  
Réseau des femmes d'affaires et professionnelles de l'Outaouais (REFAP)  
Rideau Street BIA  
Riverwalk Community Association  
Rockcliffe Mews Residents Association  
Rockcliffe Park Residents Association  
Rockcliffe Yacht Club  
Rothwell Heights Property Owners Association  
South March Community Association  
Table jeunesse Gatineau  
Table jeunesse Outaouais  
Tecumusch Gatineau  
Tourisme Outaouais  
Vars Community Association  
Village of Sarsfield CA  
Villages Community Association  
Vision Centre-ville de Gatineau  
Westboro Community Association  
Woodpark Community Association

---

### **C3 Lettre d'invitation (exemple)**

**[Membres actuels du GCP :** À tous les membres du Groupe de consultation publique (GCP) de l'Étude des liaisons interprovinciales]

**[Nouveaux membres :** Monsieur / Madame XXXX. Je vous écris pour vous inviter à participer à l'Étude d'évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales à titre de membre du Groupe de consultation publique. Mis sur pied dans le cadre de la Phase 1 de cette étude, le GCP est composé d'individus et de représentants d'organismes ayant un intérêt marqué envers l'éventuel aménagement d'un pont interprovincial dans la région de la capitale nationale.]

**[Tous]** Comme vous le savez, la CCN et ses partenaires ont récemment donné le coup d'envoi à la Phase 2 de l'Étude d'évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales. Cette phase du projet sera réalisée en deux grandes étapes. À titre documentaire, vous trouverez ci-joint l'avis de lancement des travaux de la Phase 2.

Le mandat de la Phase 2A qui s'amorce consiste à définir la méthode d'évaluation détaillée des corridors proposés. Viendra ensuite la démarche d'évaluation en bonne et due forme, qui se soldera par l'identification de l'emplacement précis d'un éventuel pont franchissant la rivière des Outaouais dans le secteur est de la région de la capitale nationale. Trois corridors proposés seront soumis à cette évaluation approfondie, qui aura lieu lors de la Phase 2B du projet, dont le lancement est prévu à la fin de 2010.

Une des plus importantes tâches de la Phase 2A consiste à travailler de concert avec les groupes communautaires, les intervenants concernés et le public pour définir l'approche à suivre pour assurer la transparence et la légitimité des activités de consultation de la Phase 2B.

Nous souhaitons obtenir votre collaboration dans cette démarche. La première réunion du GCP de la Phase 2A aura lieu le mardi 15 décembre et aura pour but premier la transmission d'informations sur les travaux à venir. L'ordre du jour inclura la présentation des objectifs de la Phase 2 par l'équipe de projet, ainsi que la présentation des grandes lignes du programme de consultation proposé, suivi d'une discussion libre des attentes face au volet consultation. On prévoit deux autres réunions du GCP en 2010, et les détails de ces réunions vous seront communiqués au fur et à mesure de l'avancement du projet.

**Quand : le mardi 15 décembre, de 19 h à 21 h.**

**Où : Bureaux administratifs de la Commission de la capitale nationale,  
40, rue Elgin, salle 324**

**[Membres actuels du GCP :** Veuillez confirmer dès que possible votre intention de continuer de siéger au GCP pour cette phase du projet, de même que votre disponibilité pour la réunion du 15 décembre. Prière de prendre contact avec Marley Ransom, membre de l'équipe de consultation, par téléphone au (613) 860-1685, poste 204, ou par courriel à l'adresse [mransom@paceconsulting.ca](mailto:mransom@paceconsulting.ca) au plus tard le 11 décembre, en fin de journée.]

**[Nouveaux membres :** Veuillez confirmer dès que possible votre intention de vous joindre au GCP pour cette phase du projet, de même que votre disponibilité pour la réunion du 15 décembre. Pour ce faire, prendre contact avec Marley Ransom, membre de l'équipe de consultation, par téléphone au (613) 860-1685, poste 204, ou par courriel à l'adresse [mransom@paceconsulting.ca](mailto:mransom@paceconsulting.ca) au plus tard le 11 décembre, en fin de journée.]

**[Tous :** Pour de plus amples renseignements sur cette étude, consultez le site Web du projet à l'adresse [www.ncrcrossings.ca](http://www.ncrcrossings.ca). Vous pouvez aussi me communiquer directement. Mes coordonnées sont indiquées ci-après.

Cordialement,  
Patrick Déoux  
Chargé de projet  
Co-entreprise AECOM-Delcan

---

## **C4 Comptes rendus des rencontres du GCP**



# Procès-verbal de réunion

Objet	Évaluation environnementale (ÉE) des futures liaisons interprovinciales dans la Région de la capitale nationale
Date	Le 15 décembre 2009
Heure	De 19 h à 21 h
Endroit	Salle de réunion 324 de la CCN
But	Échange de points de vue sur la Phase 2A : programme d'implication du public, calendrier et processus
Réunion	Réunion No. 1 du Groupe de consultation publique (GCP)

Nom	Organisme	Nom	Organisme
Karen Maw	Sentinelles Outaouais / Ottawa Riverkeeper	Don Lishman	Comité consultatif sur les routes et le cyclisme de la Ville d'Ottawa
John Murray	Rockcliffe Yacht Club	John Forsey	Association communautaire de Manor Park
Joel Jancovic	Gatineau Tecumseh	Alexa Brewer	Common Sense Crossings
Pat Boulé	Common Sense Crossings	Ruth Tremblay	Association communautaire de Crystal Beach/Lakeview
Norman Kruse	Association des résidents de Rockcliffe Mews	Fred Perkins	Association des résidents de Rockcliffe Mews
David Power	Association des résidents de Rockcliffe Mews	Hugh Carter	Greenbelt Coalition
Marc Aubin	Groupe d'étude de l'avenue King Edward	Bruce Baker	Association communautaire de la Basse-Ville
John Verbaas	Action Côte-de-Sable	David Gladstone	Association communautaire du quartier Centre-Ville
Gaëtan Provencher	CREDDO	Janice Seline	Amis de l'Alliance pour les espaces verts dans la capitale du Canada
Peter Levick	Association communautaire de Cardinal Creek	Andrew Hope	GRC
<b>Personnel et équipe de projet</b>			
Gabrielle Simonyi	CCN	Monique Stone	PACE
Arto Keklikian	CCN	Patrick Déoux	AECOM
Sandra Pecek	CCN	Cécile Leblanc	AECOM
Gerry Augusta	CCN	Grégoire Jodouin	PACE



Article		Suite à donner
1.0	<b>Introduction</b>  Les participants s'inscrivent. Un tour de table est effectué pour permettre aux participants de se présenter.	
2.0 - 5.0	<b>Présentation</b>  2.0 Contexte 3.0 Équipe de projet et Plan de travail 4.0 Travaux en cours 5.0 Programme et calendrier des Phases 2A et 2B	
6.0	<b>Enjeux d'intérêt mutuel – Questions et échanges de points de vue</b>  <u>Échange de points de vue sur les rencontres et sur les attentes du GCP</u>  Les membres sont d'avis que le GCP constitue un forum approprié pour partager l'information entre eux et pour consulter sur des questions clés.  Un membre du GCP déclare qu'au cours de la Phase 1 il avait fourni des commentaires et de l'information. Plus précisément, il avait soumis un article sur la navigation et les franchissements de la rivière des Outaouais, à la demande de l'équipe de consultants. Toutefois, il n'a jamais reçu de commentaires au sujet de son article.  Les membres présentent les suggestions qui suivent concernant le processus du GCP : <ul style="list-style-type: none"><li>• Un membre indique que le processus du GCP utilisé pour le projet du TTCCO (Tunnel de transport en commun du centre-ville d'Ottawa) a bien fonctionné parce qu'il était plus interactif.</li><li>• Un accusé de réception devrait être produit pour tous les commentaires soumis.</li><li>• Un membre demande que les réunions du GCP soient enregistrées.</li> <li>• Réponse de l'équipe des consultants :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Une matrice pour répondre et cataloguer les commentaires du public est en train d'être mise au point.</li><li>○ Il y a également une fonction sur le site Web pour inscrire les adresses courriels afin de recevoir les mises à jour du projet.</li></ul></li></ul> Un membre propose que les commentaires, rapports, etc. devraient être mis sur un « wiki ». Ce site ne serait pas ouvert au public, mais serait commode pour les membres. Le site pourrait servir de dépôt pour les documents volumineux, et pourrait comprendre un lexique des termes techniques. <ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse de l'équipe des consultants :</li></ul>	<b>Équipe des consultants : site FTP, accusé de réception de commentaires, soumissions</b>



Article		Suite à donner
	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Aperçu d'une application wiki : chaque membre a la possibilité de commenter les articles affichés (des diapositives, par exemple) et l'outil conserve la trace des commentaires et de ceux qui les ont formulés.</li><li>○ Pour le moment, un site FTP sera mis à la disposition des membres du GCP.</li></ul> <p>Un membre souligne qu'à la Phase 1, il était difficile de savoir quand les consultants seraient en mesure de livrer et en quoi consisteraient les produits livrables. Une fois les produits livrables partagés, il était trop tard pour fournir des commentaires.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● Réponse de l'équipe des consultants :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Au cours des prochaines semaines, un cadre de travail sera soumis, qui sera un plan plus détaillé sur les consultations et les produits livrables.</li><li>○ Les commentaires du GCP seront pris en compte dans l'élaboration des produits livrables.</li></ul></li></ul> <p><u>Discussion sur le processus d'ÉE et la Phase 2A</u></p> <p>Un membre a des difficultés à comprendre la façon dont le processus d'ÉE est réglementé par trois ordres de gouvernement et trois types de critères différents. Il se demande comment les membres pourront comprendre le contexte pour avoir une opinion informée.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● Réponse du gestionnaire de projet :<ul style="list-style-type: none"><li>○ À la fin de la Phase 1, le Ministère de l'environnement de l'Ontario a indiqué que le processus d'ÉE provincial ne s'appliquerait pas à ce projet.</li><li>○ Aucune confirmation du Québec quant à savoir si le processus d'ÉE provincial s'appliquerait.</li><li>○ Le processus d'ÉE fédéral est applicable (examen préalable).</li></ul></li></ul> <p>Un membre aborde la question de la pondération. Comment l'équipe de travail abordera-t-elle la question de la pondération? L'équipe de travail dispose-t-elle d'une méthodologie pour l'aborder maintenant? Par exemple, le coût vs. la circulation? Comment et quand l'équipe de travail se propose-t-elle d'élaborer cette méthodologie?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● Réponse de l'équipe des consultants :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Les premières étapes consistent en un examen des documents et de la correspondance, y compris une revue de la pondération utilisée pour la Phase 1. Le but de la Phase 2A est de souligner les facteurs qui sont importants pour la Phase 2B.</li><li>○ Le mandat pour la Phase 2A est d'élaborer une méthodologie qui reflète les valeurs de la communauté. Au cours des consultations du public et de la communauté, qui auront lieu à l'hiver ou au printemps, nous nous pencherons sur les valeurs qui contribueront au développement de ces facteurs.</li></ul></li></ul> <p>Un membre souligne ses préoccupations concernant la pondération. Il a le sentiment que la pondération est un processus fondamental dans la prise de décision et que celui-ci a manqué de transparence dans la Phase 1. Le public doit participer aux décisions en matière de pondération. Un autre membre s'exprime sur la pondération. Il souligne qu'une méthode traditionnelle a été utilisée pour la Phase 1, mais qu'elle ne tenait pas compte de tout (notamment des coûts). Par exemple, les taxes foncières pourraient être réduites pour la communauté la plus touchée. Il faut procéder à une analyse financière plus approfondie.</p>	



Article		Suite à donner
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse de l'équipe des consultants :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Nous allons faire des recherches sur des méthodes innovantes. La pondération n'est qu'un moyen parmi d'autres pour effectuer l'évaluation, mais, par exemple, nous pouvons aussi prendre en compte les valeurs. Différentes méthodes et divers processus seront explorés.</li></ul></li></ul> <p>Certains membres s'interrogent sur le niveau d'examen préalable de l'ÉE. Procéder à l'examen préalable des trois options n'est pas jugé suffisant. Il est suggéré qu'une ÉE complète soit effectuée au cours du processus de sélection.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse de l'équipe de travail :<ul style="list-style-type: none"><li>○ La <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i> (LCEE) est basée sur l'auto-évaluation. Il incombe au ministère fédéral responsable, de concert avec les experts fédéraux en matière de réglementation, de déterminer la portée du projet et de l'évaluation. La Phase 2A nous indiquera cette portée des travaux et ce qui doit être évalué dans la Phase 2B.</li><li>○ L'« examen préalable » est une expression étrange. En vertu de la LCEE, il y a 4 type d'ÉE : l'examen préalable, l'étude approfondie, la commission d'examen et la médiation. Il n'y a pas vraiment de différence importante entre un « examen préalable » et une « étude approfondie ». L'étude approfondie est réservée aux projets de plus grande envergure identifiés par les règlements en matière d'étude approfondie et doit prendre en considération des options. Cependant, un examen préalable peut s'appliquer à plus d'une option pour un projet.</li><li>○ Il n'y a aucun obstacle dans le processus à employer une approche « examen préalable ». Une « commission d'examen » pourrait être adoptée si l'intérêt du public le justifie.</li></ul></li></ul> <p>Un membre demande si l'étude va considérer d'autres corridors. Un autre membre souligne que beaucoup de temps a été passé au cours de la Phase 1 à tenter d'élargir l'examen des corridors pour considérer de meilleures options. Il est d'avis que la Phase 2 ne devrait pas se restreindre à ce qui a été fait au cours de la Phase 1, étant donné que les commentaires sur de meilleures options n'ont jamais été pris en compte. Il croit qu'au moins 2 autres options dans la partie est et probablement d'autres dans la partie ouest devraient être explorées.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse de l'équipe des consultants :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Ce point de vue est bien reçu, mais considérer d'autres options ne fait pas partie du mandat de cette phase.</li></ul></li><li>• <b>(Ajout au procès-verbal par le gestionnaire de projet de la CCN - Aux fins de clarification, la CCN, le MTO et le MTQ ont décidé que seulement trois corridors de ponts (les Corridors 5, 6, et 7) seraient retenus pour analyse plus approfondie au cours de la Phase 2. Aucun autre corridor ne sera examiné au cours de la Phase 2).</b></li></ul> <p>Un membre explique que certaines personnes ont le sentiment qu'au cours de la Phase 1, les corridors ont été préalablement sélectionnés ou « formulés » de façon à rendre évident le choix de seulement trois corridors. Certaines personnes ont entendu que l'île Kettle avait été choisie avant le début du processus. Le membre est d'avis qu'il était facile de modifier les Corridors 6 ou 7, mais qu'il ne semble pas que ça ait été considéré. Un autre membre explique qu'un député local a déclaré que les corridors pourraient être modifiés et que ce serait facile de le considérer.</p> <p>Un autre membre est d'avis qu'il existe un consensus pour refuser d'aborder la vraie solution, qui serait de réduire le</p>	



Article		Suite à donner
	<p>nombre de voitures et d'accroître le transport en commun. La congestion routière est la racine même du problème. Il n'y a pas de solution immédiate pour remédier aux problèmes de pollution actuels.</p> <p>Un membre demande si les consultants ont eu accès à l'information fournie par les communautés au cours de la Phase 1.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse de l'équipe des consultants :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Oui. La première étape a inclu un examen de tous les commentaires et documents. Nous les avons tous lus et nous avons déterminé que nous avons besoin d'un mécanisme pour mieux rapporter et communiquer.</li><li>○ Davantage doit être fait pour susciter l'intérêt des résidents de Gatineau.</li></ul></li></ul> <p><u>Programme d'implication du public</u></p> <p>Les consultants notent que la présentation PowerPoint offerte à la réunion du GCP sera affichée sur le site Web du projet.</p> <p>Les consultants donnent un aperçu du programme d'implication du public:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Phase 2 divisée en A et B.</li><li>• Quatre étapes dans le programme d'implication du public en Phase 2A.</li><li>• L'équipe des consultants sera proactive dans ses rencontres avec les groupes de la communauté choisis par le biais des Groupes de consultation des collectivités (GCC).</li><li>• Un programme d'implication du public sera élaboré plus tard dans la Phase 2A pour la Phase 2B.</li><li>• Ce sera une occasion d'élaborer un programme d'implication du public consistant, qui tienne compte des valeurs de la communauté.</li><li>• De plus, un programme d'implication sera élaboré à l'intention des Premières nations.</li><li>• La LCEE exige de s'assurer que tout soit bien effectué et communiqué.</li></ul> <p>Les consultants présentent un aperçu initial du concept du Groupe de consultation des collectivités</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Il y aura 10 rencontres en tout, 5 avant les événements de consultation publique et 5 après. Les consultants travailleront sur le processus au cours des deux prochaines semaines, en ce qui touche les critères de sélection de ces groupes. Les mandats pour les GCC seront partagés dans le cadre du programme de consultation.</li><li>• Il nous faudra faire davantage que les techniques types de portes ouvertes (panneaux, questions et réponses, etc.) pour susciter un vrai débat. Nous procédons actuellement à la vérification du concept de GCC.</li></ul> <p>Un membre de l'équipe des consultants s'intéresse avec le groupe au format que devraient épouser les rencontres du GCP pour qu'elles soient efficaces et constructives. Il y aura deux autres rencontres du GCP au cours de la Phase 2A.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse des membres l'équipe :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Actuellement le GCP est d'une dimension gérable.</li></ul></li></ul>	<p></p> <p><b>AECOM affichera la présentation offerte à la réunion n° 1 du GCP sur le site Web du projet</b></p> <p><b>AECOM Delcan partageront le programme de consultation</b></p>



Article	Suite à donner
<ul style="list-style-type: none"><li>○ Besoin de discipline et de microphones.</li><li>○ Les ateliers se prêteraient bien à des événements publics, mais moins bien à des rencontres du GCP.</li></ul> <p>Un membre est d'avis que les séances de consultation publique de la Phase 1 n'ont pas été productives. En ce qui concerne les rencontres du GCP, il est d'avis qu'elles ont été des rencontres d'information et non des rencontres de consultation. Il explique que les séances de briefing publiques sont utiles pour l'information, mais qu'elles ne devraient pas être considérées comme de la consultation.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse de l'équipe des consultants :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Les ateliers procurent des espaces plus intimes pour les personnes timides, permettent à plus de gens de s'exprimer et suscitent une implication plus importante. Nous allons les incorporer dans les événements publics pour qu'ils soient plus efficaces.</li><li>○ Les Groupes de consultation des collectivités représentent deux rencontres de moindre envergure, ce qui nous permet de dialoguer avec de plus petits groupes.</li></ul></li></ul> <p>Un membre se demande si deux événements publics seront suffisants. Il propose qu'il y ait des portes ouvertes à la fin de la Phase 2A pour informer le public des conclusions.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse de l'équipe des consultants :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Le commentaire a été pris en note.</li><li>○ Il y aura un rapport et des présentations aux conseils municipaux. <b>(Ajout au procès-verbal par le gestionnaire de projet de la CCN - Aux fins de clarification, il y aura une réunion du conseil d'administration de la CCN à laquelle le public peut assister. Il y aura des présentations par les consultants au Comité de transport de la Ville d'Ottawa et au Comité plénier de la Ville de Gatineau, qui sont généralement ouverts au public.)</b></li></ul></li></ul> <p><u>Discussion sur le processus de sélection de la Phase 2B</u></p> <p>Un membre remet en cause le processus et la procédure. Il est d'avis qu'il y a un problème de démocratie, la CCN et les consultants n'étant pas des élus, et ne pouvant donc pas être défaites en élection. La population devrait pouvoir voter pour donner son approbation à la solution proposée.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse de l'équipe des consultants :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Les consultants ne sont pas les décideurs. Ce sont les commentaires des gens qui nourrissent le processus. Cela fait partie du processus démocratique.</li></ul></li></ul> <p>Un membre demande qui est le décideur et qui en fin de compte décide de l'emplacement de la liaison.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse du gestionnaire de projet :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Le projet est financé par la CCN, le MTQ et le MTO avec la participation des deux villes. La décision à la fin de la Phase 1 a été prise par le conseil d'administration de la CCN, le MTQ et le MTO, en tenant compte des commentaires des deux villes. Le même processus se déroulera pour la Phase 2. <b>(Ajout au procès-verbal par le gestionnaire de projet de la CCN - Pour clarifier que la décision fédérale en matière d'examen préalable demeure la seule responsabilité de la CCN et des</b></li></ul></li></ul>	



Article		Suite à donner
	<p style="text-align: center;"><b>autorités de réglementation fédérales).</b></p> <p>Un membre demande à quel moment les options passeront de trois à une.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse de l'équipe des consultants :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Nous sommes en voie de développer une méthode. Nous sommes au début du processus, mais l'idée est d'identifier les deux meilleurs corridors, pour finalement aboutir à un seul.</li></ul></li></ul> <p><i>Discussion sur le mandat de la Phase 2</i></p> <p>Un membre demande s'il existe une option pour que la demande de propositions (DP) pour la Phase 2B considère la modification d'un troisième corridor.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse de l'équipe des consultants :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Nous en prenons bonne note.</li></ul></li></ul> <p>Un membre demande pourquoi l'option du tunnel de la Phase 1 a été supprimée. Il souligne que cela se fait ailleurs dans le monde et que cela pourrait résoudre plusieurs problèmes d'impacts environnementaux. Il est d'avis que le tunnel est plus logique.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse de l'équipe des consultants :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Nous prenons note du commentaire. Nous ne pouvons commenter les décisions prises au cours de la Phase 1, puisque cela ne fait pas partie de notre mandat de la Phase 2.</li></ul></li></ul> <p>Un membre s'inquiète des corridors : si les gens veulent que d'autres options soient explorées, à qui doivent-ils s'adresser?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse de l'équipe des consultants :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Le mandat de la Phase 2 est de considérer trois corridors. Nous ne considérerons pas d'autres corridors dans phase 2A. Nous avons pris note de votre commentaire, mais cela ne fait pas partie du mandat actuel.</li></ul></li></ul> <p>Un autre membre demande où les membres peuvent prendre connaissance du mandat complet de la Phase 2.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse du gestionnaire de projet : il recommande que les membres consultent le site Web de la CCN pour le mandat. La demande de propositions (DP) complète y est affichée.</li></ul> <p>Un membre dit comprendre que les consultants puissent se sentir à l'étroit dans les termes de leur mandat, mais il explique que les membres sont, eux aussi, coincés. Il s'enquiert de la façon dont cette situation peut être améliorée.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réponse de l'équipe des consultants :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Nous avons enregistré votre commentaire. Il se reflétera dans notre rapport. C'est le point de vue du GCP. Il n'y a aucune barrière dans le débat.</li></ul></li></ul> <p>Un membre demande s'il est possible d'avoir une séance pour traiter de «la frustration» née de la Phase 1. Il est d'avis que cette séance répondrait aux besoins des participants de la Phase 1, en leur permettant d'exprimer leurs frustrations.</p>	



Article		Suite à donner
6.0	<p>Un membre déclare qu'il serait bon d'avoir les éléments de justification de la sélection des trois corridors. La recommandation finale doit être justifiée.</p> <p><b>Varia et prochaine rencontre</b></p> <p>La prochaine réunion du GCP est prévue pour le 22 février 2010. Les consultants déclarent qu'ils communiqueront avec les membres du GCP auparavant.</p> <p>La feuille de commentaires et le mandat du GCP sont distribués. Les consultants recommandent que les membres communiquent avec PACE pour ce qui est des commentaires sur la présente rencontre (par exemple : pour ajouter un article au procès-verbal).</p>	



# Compte rendu de réunion

Objet :	Étude d'évaluation environnementale (EE) des futures liaisons interprovinciales
Date :	Le 22 février 2010
Heure :	19 h à 21:30 h
Endroit :	Salle de conférence 324 de la CCN
But :	Mise à jour sur les activités de la Phase 2A
Réunion :	Rencontre n° 2 du GCP

## Présences

Nom	Organisation	Nom	Organisation
David Glastonbury	Chambre de commerce d'Ottawa	Louis Caron	Liaisons raisonnables
John Murray	Club de voile Rockcliffe	John Forsey	Association communautaire de Manor Park
Peggy DuCharme	Zone d'amélioration des affaires de la rue Rideau	Alexa Brewer	Common Sense Crossings
Pat Boulé	Liaisons raisonnables	Michel Vallée	Groupe de travail sur l'avenue King Edward
Norman Kruse	Association des résidants de Rockcliffe	Fred Perkins	Association des résidants de Rockcliffe
David Power	Association des résidants de Rockcliffe	Hugh Carter	Coalition pour la sauvegarde de la Ceinture de verdure; Liaisons raisonnables
Keith Brewer	Association des résidants de Convent Glen	Brian McGarry	Association des résidants de Rockcliffe Park
Peter Stewart	Chambre de commerce d'Orléans	Robert Brocklebank	Fédération des Associations de citoyens d'Ottawa-Carleton
Alexander Macklin	Association des résidants de Rockcliffe	Marc Thibault	Chambre de commerce d'Orléans
Peter Levick	Association communautaire de Cardinal Creek	Rainer Bloess	Conseiller municipal de la Ville d'Ottawa, Quartier n° 2 - Innes
Don Lishman	Comité consultatif sur les routes et le cyclisme d'Ottawa; Sous-comité des infrastructures	Sol Shuster	Coalition pour la sauvegarde de la Ceinture de verdure
<b>Personnel et Équipe de projet</b>			
Gabrielle Simonyi	CCN	Valerie McGirr	AECOM
Arto Keklikian	CCN	Patrick Déoux	AECOM
Sandra Pecek	CCN	Cécile Leblanc	AECOM
Fred Gaspar	CCN	Grégoire Jodouin	PACE
Hanako Cardinal	MTQ	Monique Stone	PACE
Louis Tay	MTO		





Article	Suite à donner
<p>cours de la Phase 1, ce qui a entraîné l'opposition des collectivités locales. Il explique que si les responsables avaient tenu compte de ces facteurs au cours de la Phase 1, on pourrait avoir à faire des choix à partir de corridors autres que ceux étudiés présentement. Il propose que l'Étude considère des variantes de corridors.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le Consultant répond qu'il est possible que les variantes des trois corridors puissent évoluer au fur et à mesure de la progression de l'Étude.</li></ul> <p>Un membre demande s'il est concevable que les trois corridors soient rejetés.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le Consultant répond que la Phase 1 a abouti à trois liaisons possibles. L'exercice de la Phase 2 consiste à examiner ces trois liaisons et à faire une recommandation sur la meilleure des trois.</li></ul> <p>F. Gaspar (CCN) ajoute que la Phase 2A a été incorporée à l'Étude par les partenaires en réponse aux commentaires du public et qu'un processus rigoureux doit être suivi. Il explique que l'opinion publique ne nie pas le fait que les trois corridors aient obtenu de bons classements. Il souligne que l'Étude ne peut pas ignorer les résultats techniques, mais que si les facteurs humains ont été ignorés, un processus doit alors être élaboré pour les prendre en considération et ensuite comparer les corridors.</p> <p>Un membre demande si l'EE aboutira à la recommandation d'un corridor.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le Consultant confirme que l'EE fera une recommandation aux partenaires de l'Étude.</li></ul> <p>Plusieurs membres demandent si une variante d'un corridor existant, aussi appelée l'option Canotek, sera considérée.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le Consultant et la CCN répondent qu'ils examineront le bien-fondé de cette proposition, en particulier pour déterminer si elle peut ou non être considérée comme une variante d'un corridor existant. Ils confirment qu'une carte de cette proposition sera considérée à la prochaine réunion pour examen plus approfondi et discussion avec le GCP. Entre temps, les membres du GCP peuvent trouver des détails sur l'option à l'adresse <a href="http://www.stopthebridge.org">www.stopthebridge.org</a> ou <a href="http://www.pourunmeilleurpont.com">www.pourunmeilleurpont.com</a>.</li><li>Le consultant et la CCN font remarquer que l'option « Canotek » n'a pas fait l'objet d'un examen aussi approfondi que les trois autres corridors faisant l'objet de considérations, mais que sa justification et les faits qui l'appuient seront examinés. Il ne s'agit pas d'un corridor autonome en tant que tel. Il sera examiné pour déterminer s'il mérite de faire l'objet d'une étude plus approfondie. Il s'agit d'un élément important, mais il nécessite d'être raffiné davantage avant d'être évalué en vertu du processus d'EE.</li></ul> <p>Un membre est d'avis que si l'Étude considère l'option Canotek, elle devrait être ouverte également à la considération d'autres nouvelles recommandations. Selon un autre membre, l'option Canotek est une variante des trois corridors et non un nouveau corridor. Selon le conseiller Bloess, il n'y a pas de corridor Bélanger; l'Étude devrait poursuivre avec les trois corridors dans l'EE.</p> <p>Le consultant répond que si l'option Canotek entre dans le contexte de l'un des trois corridors, elle sera considérée. Cela sera déterminé au cours de la Phase 2A.</p>	



Article		Suite à donner
4.0	<p data-bbox="323 207 1520 235"><b>Présentation PowerPoint - Diapositives sur les principales caractéristiques environnementales</b></p> <p data-bbox="323 256 1094 284">Le GCP propose les caractéristiques supplémentaires suivantes :</p> <ul data-bbox="373 321 1688 440" style="list-style-type: none"><li data-bbox="373 321 726 349">• Le club de voile Rockcliffe</li><li data-bbox="373 354 1688 410">• La Ceinture de verdure (il a été noté qu'une partie de la CCN travaille sur le Plan directeur de la Ceinture de verdure, pendant qu'une autre partie considère son développement)</li><li data-bbox="373 415 705 440">• Les routes et autoroutes</li></ul> <p data-bbox="323 477 1625 534">Le consultant précise que la liste ne se veut pas exhaustive et que les commentaires formulés plus haut seront intégrés dans le cadre des raffinements ultérieurs à apporter au Plan préliminaire de conception de l'étude.</p> <p data-bbox="323 571 1696 690">Selon un membre, il n'est pas juste de s'attendre à ce que des commentaires soient formulés sur une Étude complexe sans avoir la possibilité d'examiner la matière à l'avance. Il note également que plusieurs représentants du GCP doivent faire rapport à leurs membres avant de formuler des commentaires. Il est d'avis que ce n'est pas une consultation significative.</p> <ul data-bbox="373 727 1703 932" style="list-style-type: none"><li data-bbox="373 727 1703 932">• Le consultant répond qu'il ne s'agit ici que d'une présentation initiale de la situation actuelle de l'Étude et que le matériel sera rendu disponible sur le site FTP pour commentaires ultérieurs. Il explique que le GCP permet aux consultants de faire une présentation à un groupe ciblé; le GCP n'est que le début du processus d'examen et d'apport de commentaires dans le cadre de l'Étude. Les responsables ne s'attendent pas à ce que les membres se présentent à la réunion avec des commentaires finalisés. Le but est plutôt que les membres quittent la réunion mieux renseignés, qu'ils consultent leur groupe d'intervenants et qu'ils formulent ensuite des commentaires par le biais des mécanismes de communication établis.</li></ul>	<p data-bbox="1745 706 1986 824"><b>Le consultant affichera la présentation sur le site FTP</b></p>
5.0	<p data-bbox="323 982 1251 1010"><b>Présentation PowerPoint - Diapositives sur la carte « des communautés »</b></p> <p data-bbox="323 1031 1696 1149">Selon un membre, la Basse-ville et le Centre-ville d'Ottawa n'ont pas été inclus dans la cartographie des « communautés » de l'Étude. Il affirme que ces communautés sont les plus touchées par les 3500 camions par jour. Un autre membre note que 100 000 personnes vivent à l'est de la Ceinture de verdure (Orléans dans son intégralité), et au-delà d'Orléans, et que ces zones doivent être reflétées dans l'Étude.</p> <p data-bbox="323 1187 1612 1242">Le consultant répond que ces commentaires sont notés pour les mises au point ultérieures à apporter au Plan préliminaire de conception de l'étude.</p>	
6.0	<p data-bbox="323 1291 1184 1318"><b>Présentation PowerPoint - Diapositives sur les facteurs d'évaluation</b></p> <p data-bbox="323 1339 1650 1395">Les facteurs de la Phase 1 seront raffinés. Le consultant note qu'il faut débiter par un examen des facteurs de la Phase 1.</p> <p data-bbox="323 1432 1152 1459">Le GCP propose des facteurs et sous-facteurs supplémentaires, dont :</p>	



Article		Suite à donner
	<ul style="list-style-type: none"><li>• La santé (la qualité de l'air) et la sécurité de la circulation (un membre souligne que quatorze personnes sont décédées ou ont été sérieusement blessées au cours des huit dernières années sur l'avenue King Edward).</li><li>• Le développement économique et la migration quotidienne dans le cadre de « l'environnement socio-économique »</li><li>• Les promenades de la CCN</li></ul> <p>Le consultant répond que ces commentaires seront pris en compte pour les mises au point ultérieures du Plan préliminaire de conception de l'étude.</p> <p><b>7.0 Présentation PowerPoint - Diapositives sur les tâches techniques</b></p> <p>Les membres font les suggestions suivantes.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• La qualité de l'air devrait être dans l'« Environnement social »</li><li>• La qualité de l'eau devrait être incluse</li><li>• Les « Piétons » et les sentiers devraient être ajoutés à l'« Environnement social » (notamment les sentiers au bord de l'eau à Gatineau)</li><li>• Le « Risque de glissement de terrain » doit être ajouté</li><li>• La pollution lumineuse devrait être ajoutée (la Ceinture de verdure est renommée pour son obscurité)</li><li>• Les autocars affrétés (casino, etc.) sont actuellement sous « Développement économique », mais devraient aussi être sous « Circulation et transports »</li><li>• Le transport en commun devrait être considéré avec attention</li><li>• Sous la rubrique « Utilisation du sol », il est important de considérer les développements sur l'avenue King Edward et sur la rue Rideau.</li></ul> <p>Un autre membre affirme que tout n'a pas été pris en compte dans l'analyse des coûts de la Phase 1 (seulement les coûts différentiels, c.-à-d. que lorsque quelque chose doit être construit de toute façon, on estime qu'il ne s'agit pas d'un coût de projet). Selon lui, il faudrait préciser dans la Phase 2 ce qui doit être inclus ou non.</p> <p>Selon un membre, la Phase 1 devait porter sur l'atténuation de la circulation des camions; cependant, l'avis affiché sur le registre de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) pour la Phase 2 portait sur le raccordement des principales autoroutes de Gatineau et d'Ottawa (la 417 et la 50). Il y aurait eu un changement de discours. Il souligne que le problème des poids lourds de l'avenue King Edward n'est pas mentionné.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Le consultant répond qu'il n'est pas dans l'intention de la Phase 2 de redéfinir le mandat de la Phase 1.</li></ul> <p>Selon un membre, l'étude sur le transport en commun interprovincial examine une boucle de chemin de fer. Il demande si le chemin de fer sera considéré dans les corridors.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Le consultant répond que les responsables de cette étude collaborent étroitement avec l'équipe de l'étude sur la stratégie de transport en commun.</li></ul>	



Article		Suite à donner
	<p>Un membre est d'avis que la Stratégie de transport en commun interprovincial et l'étude de la circulation des camions et des marchandises doivent être reliées. Un autre est d'avis que la Stratégie du transport en commun est en désaccord avec ce que les gens désirent et avec le classement de la Phase 1. Il rappelle que l'un des facteurs de pondération lors de la Phase 1 était la quantité de voitures qu'un corridor pourrait attirer. Selon lui, un plus grand nombre de voitures n'est pas ce que les gens souhaitent.</p> <p>Un autre membre demande à voir le cadre de référence de l'étude sur la circulation des marchandises.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le consultant répond qu'il y a une collaboration étroite avec l'équipe de l'étude sur la stratégie de transport en commun. Il note également que le cadre de référence de l'étude sur la circulation des marchandises n'est pas encore prêt. Il s'agit d'une étude sous la responsabilité de la CCN.</li></ul> <p>Selon un membre, il est encourageant de voir la portée de la Phase 2 élargie, mais certaines préoccupations à l'égard de l'avis de lancement restent à résoudre. Il demande pourquoi l'Étude fait l'objet d'un « examen préalable » et non d'une commission d'examen au complet. Il demande si cela indique une nouvelle orientation et à quel moment une décision sera prise. Il note que les critères pour une commission d'examen complet comprennent une préoccupation majeure de la part du public et un impact important, et que ces critères sont tous les deux réunis avec l'Étude des futures liaisons interprovinciales.</p> <p>Selon un autre membre, l'Étude démarre au point le plus étroit plutôt que d'aborder une commission d'examen au complet. Un membre demande si la Phase 2A va faire une recommandation concernant un examen préalable ou une commission d'examen au complet. Il demande qui prendrait cette décision.</p> <p>Selon un membre, le public est vraiment intéressé par cette étude. Il a le sentiment que la population est sceptique à l'idée que l'Étude considère la plus étroite des options d'EE. Il ajoute que la population est encouragée par l'élargissement de la portée de l'Étude et par les facteurs supplémentaires.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le consultant note qu'il n'a pas une idée préconçue de l'orientation de l'évaluation. Il note qu'actuellement, le projet est un examen préalable et qu'il n'est pas assujéti aux règlements d'une étude exhaustive ou à une commission d'examen. La décision d'opter pour une commission d'examen est prématurée. En ce qui concerne le critère de « l'impact important », il doit être pondéré en fonction des mesures ou des technologies qui existent pour atténuer cet impact. On ne sait pas encore quelles mesures d'atténuation existent jusqu'à ce que l'on soit plus avancé dans le processus de l'Étude. En ce qui concerne la réaction du public, la décision relève du ministère de l'Environnement. Nous amorçons à peine l'EE et nous ne disposons pas encore de toutes les données.</li></ul> <p>Tous les rapports des consultants seront considérés par les partenaires de l'Étude (et par tous les ministères et organismes gouvernementaux pertinents) puisque ce sont eux qui prennent les décisions.</p>	
8.0	<b>Présentation PowerPoint - Diapositives sur la consultation</b>  Le consultant déclare qu'il y aura plusieurs occasions pour formuler des commentaires : les réunions du GCP, les	



Article		Suite à donner
	<p>séances de consultation publique et les rencontres des GCC (Groupes de consultation des collectivités). Il souligne que les rencontres des GCC représentent une dimension supplémentaire du processus et une occasion de communiquer directement avec les collectivités touchées.</p> <p>Le concept du GCC est abordé; ces réunions ne seraient tenues que pour les organisations communautaires situées dans les limites ou à proximité des trois corridors. Certains sont d'avis que c'est un moyen d'exclure les autres collectivités qui sont situées à l'extérieur des corridors et qui n'en sont pas moins touchées.</p> <p>Un membre du groupe de travail sur l'avenue King Edward demande si le centre-ville d'Ottawa sera considéré comme faisant partie du processus des GCC. Il croit que les collectivités locales du centre-ville ont été exclues. Il a le sentiment qu'il est plus facile de tenir une vraie conversation lors de réunions de moindre envergure telles que les GCC.</p> <p>Un représentant de Common Sense Crossings déclare que son organisation est déchirée à l'idée de participer au processus des GCC parce qu'elle représente une collectivité directement touchée (Convent Glen), mais également une partie beaucoup plus grande de l'est d'Ottawa. Selon un autre membre, il y a 115 000 personnes qui vivent dans l'est d'Ottawa et qui seront touchées par les trois corridors. Il déclare que ces personnes ne souhaitent pas que les résidents de Convent Glen parlent en leur nom aux GCC.</p> <p>Selon un membre, tout le monde est touché. Il souligne que certaines personnes seront touchées plus que d'autres. Appuie le processus des GCC mentionné au cours de la Phase 2A.</p> <p>Selon un membre, les résidents de l'avenue King Edward sont touchés directement par les camions. Il est d'avis que leur organisation mérite de faire partie du processus des GCC. Un autre membre exprime son appui à cette déclaration.</p> <p>Le consultant répond que plusieurs autres occasions de consultation au cours de la Phase 2A à l'intention des groupes communautaires ont été ajoutées, comme le GCP, le site Web et les séances de consultation publique. Par exemple, les séances de consultation publique seront conçues en ayant recours à l'approche « café du monde », afin de donner à des groupes de moindre envergure la possibilité de participer à un dialogue stimulant. Le concept des GCC est un élément qui est mis au point au cours de la Phase 2A pour considération plus générale au cours de la Phase 2B.</p> <p>Le consultant déclare également que tous les commentaires reçus à la réunion du GCP seront pris en compte et que les responsables s'efforceront de trouver des moyens d'adapter le programme de consultation pour aborder les préoccupations qui auront été soulevées.</p> <p>Un membre s'enquiert de la représentation de Gatineau.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le Consultant répond que la question est actuellement traitée. Il souligne que l'équipe des consultants de la Phase 2A s'emploie à aider les collectivités de Gatineau à mettre sur pied des organisations communautaires plus formelles pour qu'elles puissent participer davantage à la Phase 2B.</li></ul>	<p><b>Le consultant révisera le plan de consultation</b></p> <p><b>Le consultant révisera le plan de consultation</b></p>



Article		Suite à donner
9.0	<p>L'équipe des consultants fait remarquer que la présentation PowerPoint sera affichée sur le site FTP.</p> <p><b>Prochaine réunion</b></p> <p>Le jeudi 22 avril. <b>Noter qu'il ne s'agit pas du 20 avril comme indiqué dans la présentation PowerPoint.</b></p>	<p><b>L'équipe des consultants</b></p>

# Compte rendu de réunion

**Objet :** Étude d'évaluation environnementale (EE) des futures liaisons interprovinciales  
**Date :** Le 22 avril 2010  
**Heure :** 19 h à 21 h  
**Endroit :** Salle de conférence 324 de la CCN  
**But :** Mise à jour sur les activités récentes; mise à jour du Plan de conception de l'Étude  
**Réunion :** Troisième réunion du GCP

## Présences

Nom	Organisation	Nom	Organisation
Branden Malleck	Comité consultatif sur les piétons et le transport en commun	Louis Caron	Common Sense Crossings
John Forsey	Association communautaire de Manor Park	Sandra Cullen	Association des résidants de Rockcliffe Mews
Peggy DuCharme	Zone d'amélioration des affaires de la rue Rideau	Alexa Brewer	Common Sense Crossings
Philip Berthiaume	Bureau du conseiller municipal Bob Monette	Marc Aubin	Groupe de travail sur l'avenue King Edward / Association communautaire de la Basse-Ville
Norman Kruse	Association des résidants de Rockcliffe Mews	Fred Perkins	Association des résidants de Rockcliffe Mews
Marc Despatis	Bureau de la ministre Meilleur (Gouvernement de l'Ontario)	Sol Shuster	Coalition pour la sauvegarde de la Ceinture de verdure
Keith Brewer	Association communautaire de Convent Glen Nord	John Verbaas	Action Côte-de-Sable / Coalition City-Centre
Ian Maclean	Société du Musée des sciences et de la technologie du Canada et Musée de l'aviation du Canada	Lorna Lyttle	Common Sense Crossings
Alexander Macklin	Association des résidants de Rockcliffe Park	David Gladstone	Centretown Citizens Community Association
Peter Levick	Association communautaire de Cardinal Creek	Rainer Bloess	Conseiller municipal de la Ville d'Ottawa, Quartier n° 2 - Innes
Don Lishman	Comité consultatif sur les routes et le cyclisme d'Ottawa; Sous-comité des infrastructures	Phil Marion	Chambre de commerce de Gatineau



André Chaumont	Chambre de commerce de Gatineau	Annick Laporte	Association communautaire Blackburn
Joel Jancovic	Tecumseh Gatineau		
<b>Personnel et équipe de projet</b>			
Gabrielle Simonyi	CCN	Valerie McGirr	AECOM
Fred Gaspar	CCN	Patrick Déoux	AECOM
Sandra Pecek	CCN	Grégoire Jodouin	PACE
Arto Keklikian	CCN		
Hanako Cardinal	MTQ		



Article		Suite à donner
1.0	<p data-bbox="321 240 1623 267">Le consultant présente l'état d'avancement du Plan de conception de l'Étude et les résultats des consultations.</p> <p data-bbox="321 305 1696 391">Un participant questionne l'échéancier de deux ans prévu pour les travaux de la Phase 2B. Il demande ce qui reste à faire comme travaux techniques avant que puisse être réalisée une étude fonctionnelle en bonne et due forme. Plus précisément, il demande de quelle manière l'évaluation environnementale sera intégrée aux autres études.</p> <ul data-bbox="369 431 1703 735" style="list-style-type: none"><li data-bbox="369 431 1703 518">• L'équipe du consultant répond que les travaux techniques qui restent à faire renferment plusieurs tâches dont les échéanciers varient. Certaines tâches doivent être effectuées au printemps ou à l'automne, ce qui a une incidence sur la date d'achèvement de l'ensemble des travaux.</li><li data-bbox="369 558 1703 735">• Le consultant ajoute que l'évaluation environnementale comprendra une analyse distincte du camionnage. L'étude sur le transport des marchandises à l'échelle régionale, dont les résultats seront bientôt disponibles, sera prise en compte par l'évaluation environnementale. Toutefois, puisque cette étude est de nature plutôt stratégique, l'évaluation environnementale se doit d'étudier de manière plus approfondie les enjeux liés au camionnage. De plus, le consultant souligne que le projet de la Stratégie interprovinciale du transport collectif est en avance sur les délais prévus, et s'avérera fort utile pour les travaux de la Phase 2B.</li></ul> <p data-bbox="321 756 1696 812">Un participant demande s'il se pourrait que l'on découvre dans le cadre de l'élaboration des avant-projets sommaires des éléments qui mèneraient à l'exclusion de l'un des corridors retenus.</p> <ul data-bbox="369 849 1696 995" style="list-style-type: none"><li data-bbox="369 849 1696 995">• L'équipe du consultant répond que cela est possible, mais qu'il est peu probable que l'on découvre un élément aussi déterminant à cette étape de l'évaluation environnementale. L'équipe souligne que l'Étape 1 inclura une gamme variée d'analyses approfondies, incluant l'examen des données géotechniques et géophysiques et autres données provenant de forages, ce qui permettra d'établir un portrait clair et précis de l'état du sous-sol.</li></ul> <p data-bbox="321 1016 1703 1256">Il s'ensuit une discussion au sujet des zones d'étude de site de la Phase 2. Il est souligné que les illustrations de la présentation PowerPoint démontrent des corridors plus larges que ce qui a été présenté dans le cadre de la Phase 1, particulièrement en ce qui a trait au Corridor 6. Certains participants se disent contrariés ou dérangés par ces nouvelles zones d'étude, tandis que d'autres expriment leur appui. Un participant demande si la nouvelle zone d'étude englobe bel et bien la totalité du « Corridor 6A », tel que proposé par les représentants des trois paliers de gouvernement. Un autre souligne qu'il avait été expressément dit qu'aucun corridor additionnel ne serait étudié dans le cadre de la Phase 2 et que les modifications proposées au Corridor 6 sont trop importantes pour que l'on puisse le considérer à titre de simple variante; il demande alors comment il est possible de justifier ce changement de cap.</p> <ul data-bbox="369 1278 1703 1489" style="list-style-type: none"><li data-bbox="369 1278 1703 1489">• L'équipe du consultant répond que les corridors n'ont pas changé. Au cours de la Phase 1, les corridors étaient définis de manière conceptuelle; les zones d'étude précises n'avaient pas été établies, seulement des lignes de démarcation approximatives. La Phase 2A avait entre autres pour objet de délimiter de manière plus précise l'étendue des zones d'étude de chaque corridor retenu. Les nouvelles cartes délimitent l'ensemble des endroits où seraient vraisemblablement construites les structures requises. Par conséquent, les corridors 5 et 6 sont désormais un peu plus larges que les limites conceptuelles présentées dans le cadre de la Phase 1. Les travaux de la Phase 2B incluront des analyses techniques approfondies qui permettront</li></ul>	



Article	Suite à donner
<p>d'évaluer la viabilité des zones d'études, avant d'éliminer quoi que ce soit.</p> <p>Un participant demande si de meilleures alternatives seront étudiées.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le consultant répond que divers tracés seront évalués au sein des corridors retenus, mais qu'aucun nouveau corridor ne sera étudié. L'Équipe de projet appuie fermement les résultats de la Phase 1.</li></ul> <p>Un participant souligne que lors de la Phase 1, le GCP a été avisé que « l'option Canotek » ne respectait pas les normes routières, et demande pourquoi cette option a été incluse dans la zone d'étude détaillée du corridor 6.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le consultant précise que « l'option Canotek » étudiée dans le cadre de la Phase 1 suivait le tracé du chemin Shefford, et que cette option n'a pas été retenue pour la Phase 2 car elle a été jugée non viable. La zone d'étude de site du corridor 6 englobe les terrains requis pour certaines variantes de tracés, mais n'inclut pas le tracé qui avait été identifié comme « l'option Canotek » dans le cadre de la Phase 1.</li></ul> <p>Un représentant exprime son appui quant à l'élargissement du corridor 6 en sol ontarien, mais demande pourquoi le corridor n'a pas été élargi du côté de Gatineau.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le consultant répond qu'après avoir étudié la possibilité d'ajouter le lac Beauchamp à la zone d'étude de site du corridor 6 dans le cadre de la Phase 1, il a été décidé de l'exclure, car c'est une zone sensible. Par conséquent, les environs du lac Beauchamp n'ont pas été inclus dans le cadre des travaux de la Phase 2A. Le consultant souligne que les environs du lac Beauchamp font présentement l'objet d'un projet domiciliaire et que d'autres projets sont à l'étude. Cela étant dit, le motif principal de l'exclusion du lac Beauchamp tient de son statut d'aire naturelle protégée.</li></ul> <p>Un représentant de Rockcliffe Park offre d'effectuer un examen détaillé du tracé proposé au sein du corridor 6 afin de vérifier si la « proposition Bélanger » a été prise en compte dans son ensemble.</p> <p>Un participant souligne que lors de la revue du Plan directeur de la Ceinture de verdure, plusieurs participants ont exprimé leur opposition aux projets d'aménagement dans la Ceinture de verdure. Il demande si les résultats de la revue du Plan directeur de la Ceinture de verdure seront pris en compte dans le cadre de l'Étude d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le consultant répond que les résultats de la revue seront définitivement pris en compte et analysés.</li></ul> <p>Un participant demande des détails sur la prise en compte des commentaires, et demande des précisions sur la différence entre le « compte-rendu » et le « tableau des activités ».</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le consultant répond que le compte-rendu présente un récapitulatif des délibérations de la réunion, alors que le tableau des activités comprend les réponses aux questions qui n'ont pas été résolues durant la réunion,</li></ul>	<p><b>Membre représentant Rockcliffe Park</b></p>



Article		Suite à donner
	<p>ainsi que les suites à donner.</p> <p>Un participant demande quelle est la distance minimale requise entre deux échangeurs.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le consultant répond que l'écart minimal est de 2 km.</li></ul> <p>Un participant demande si la pondération des critères sera identique pour tous les corridors. Un autre demande si le public sera consulté. Il ajoute que lors de la Phase 1, l'avis du public n'a pas été demandé sur la pondération des critères et que le comité d'évaluation a remis sa décision sur la pondération le lendemain d'une activité publique à ce sujet.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le consultant confirme que la pondération des critères sera la même pour les trois corridors, et que chaque critère inclura un facteur d'intervalle qui facilitera la prise en compte de l'apport du public et des experts, permettant ainsi une analyse plus robuste des corridors. Les activités de consultation concernant la pondération des critères auront lieu durant la deuxième série de consultations de la Phase 2B.</li><li>Le consultant ajoute que les groupes de facteurs ne sont pas comparés entre eux. Par exemple, les impacts environnementaux ne sont pas comparés aux facteurs liés aux coûts. Cependant, les résultats de l'analyse des coûts projetés pour un corridor seront comparés aux mêmes résultats pour les deux autres corridors.</li></ul> <p>Un participant soulève un problème d'ordre méthodologique, en ce sens qu'il faudrait inclure une analyse coûts-avantages reconnaissant qu'il y aura des gagnants et des perdants. L'approche méthodologique doit être établie de manière sensée.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le consultant confirme que ce commentaire a été dûment noté.</li></ul> <p>Un participant souligne que les promoteurs du projet ont fait preuve des meilleures intentions, mais que lorsque le gouvernement de l'Ontario a décidé que le projet ne serait pas assujéti à la réglementation environnementale ontarienne, les résidents de l'Ontario ont perdu toute possibilité de recours juridique pour la suite du projet, puisque la loi fédérale n'inclut aucune procédure d'appel.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le consultant exprime son désaccord à l'égard de cette prise de position. Il confirme que le projet est désormais assujéti au processus fédéral, et que l'avis de lancement de projet a été déposé en bonne et due forme. Il précise que la correspondance du gouvernement de l'Ontario explique clairement les motifs pour lesquels la loi ontarienne ne peut être appliquée. Le consultant souligne également que les mécanismes de protection les plus efficaces et les normes les plus rigoureuses établis dans l'une ou l'autre des trois lois environnementales concernées seront incorporés au processus à suivre pour les travaux de la Phase 2B. De plus, cette étape du projet comprendra un important programme de consultation.</li><li>Le participant répond que l'applicabilité de la LCEE est discutable et que la définition d'un projet est établie au cas par cas, selon l'emplacement. Puisqu'il y a trois corridors, il n'existe aucun projet lié à un emplacement précis, ce qui occasionnerait le déclenchement des dispositions de la LCEE. De plus, puisque</li></ul>	



Article		Suite à donner
	<p>la consultation publique est désignée comme activité discrétionnaire en vertu de la loi fédérale, le processus n'offre aucune garantie de protection ou de possibilité d'appel. Le participant souligne également que le promoteur du projet a changé. Au début, il s'agissait des trois partenaires bailleurs de fonds, alors que seule la CCN joue désormais ce rôle. Il suggère que le gouvernement de l'Ontario revienne sur sa décision et assujettisse le projet à la loi ontarienne, ce qui lui donnerait le droit de porter toute décision en appel.</p> <p>Un participant demande de quelle manière la Stratégie interprovinciale du transport collectif sera intégrée à cette évaluation environnementale et souligne qu'il faut accorder la priorité au transport collectif en milieu urbain. Le projet des liaisons interprovinciales semble ne parler que de routes. Il demande si la possibilité d'un pont ferroviaire a été étudiée.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le consultant répond que les travaux de la Phase 1, qui ont pris en compte les plans de transports de la Ville de Gatineau et de la Ville d'Ottawa, ont permis de confirmer le besoin d'aménager un nouveau pont. Par conséquent, cette question ne sera pas examinée de nouveau dans le cadre de la Phase 2.</li></ul> <p>Un participant indique que beaucoup d'attention a été portée aux trois corridors, mais que la question fondamentale consiste à déterminer si les solutions proposées réussiront à extraire les camions du centre-ville. Il demande de quelle manière cette question sera traitée dans le cadre de la Phase 2B.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le consultant répond que la circulation des camions est un des aspects à évaluer en profondeur lors de la Phase 2B. L'Étude évaluera un ensemble de scénarios, et tiendra compte de la décision de la Commission des affaires municipales de l'Ontario statuant que l'avenue King-Edward doit être retirée des itinéraires de camionnage. Ce scénario sera évalué au même titre que d'autres, incluant la mise en place de restrictions concernant la circulation des camions à certaines heures du jour et l'option « statu quo ».</li></ul> <p>Un participant demande lequel des « scénarios de camionnage » sera utilisé pour l'analyse et demande à quel moment ce scénario sera discuté au sein du GCP.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le consultant répond que cette discussion aura lieu lors de la deuxième étape de la Phase 2B, lorsque les études techniques auront été réalisées.</li></ul> <p>Un participant demande si l'étude du transport de marchandises par camion aura été réalisée d'ici là.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le consultant confirme que l'étude du transport de marchandises n'aura vraisemblablement pas été achevée d'ici le début de la deuxième étape de la Phase 2B, mais que les résultats obtenus d'ici là serviront à la mise en forme de l'EE des liaisons interprovinciales. Il note également que l'étude du transport de marchandises sera un document à caractère stratégique de haut niveau. L'examen approfondi des enjeux liés au transport par camion s'effectuera dans le cadre des travaux de la Phase 2B de l'Étude des liaisons interprovinciales. De plus, l'EE tiendra compte des résultats de l'enquête de 2007 sur les véhicules commerciaux, qui comprend d'importantes données sur les déplacements interprovinciaux par camion.</li></ul> <p>Un participant indique qu'il a été dit lors de la réunion du Conseil d'administration de la CCN de février 2009 que l'éventuelle décision sur l'emplacement d'un pont serait fondée sur les résultats de l'ÉE des liaisons interprovinciales</p>	



Article		Suite à donner
	<p>et de l'étude du transport de marchandises. Il demande si cette décision a été révoquée.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• En ce qui a trait à l'étude du transport de marchandises, un représentant de la CCN indique que la Commission et ses partenaires visent à entreprendre les travaux à la fin de cette année, et que l'étude s'étendra sur une période de 12 à 18 mois. Cette étude alimentera l'EE, mais pourrait ne pas être achevée avant la fin de la deuxième étape de la Phase 2B. Ce sont deux démarches parallèles.</li></ul> <p>Lors des discussions sur le besoin d'effectuer une analyse de la circulation des camions dans le cadre de la Phase 2B, un participant indique que l'Enquête pancanadienne du camionnage n'apporte aucune distinction entre les camions et les poids lourds (18-24 roues). Par conséquent, cette enquête a conclu que la circulation des camions était en grande partie de nature locale. Il demande de quelle manière ces résultats seront utilisés dans la Phase 2B.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un représentant de la CCN répond que lorsque l'Enquête pancanadienne du camionnage a été entreprise en 2007, le Comité TRANS a préparé une enquête complémentaire visant à obtenir des données régionales sur les déplacements interprovinciaux des poids-lourds, fondée sur les données « origine-destination ». En raison de ceci, l'Enquête pancanadienne renferme de bonnes données ainsi que des détails complémentaires au sujet de ces déplacements dans la région de la capitale nationale.</li><li>• Le représentant de la CCN indique par ailleurs que l'enquête TRANS distingue plusieurs catégories de camions selon le nombre d'essieux, et que ces données sont disponibles sur le site Web de TRANS.</li></ul> <p>Un participant demande quand les membres pourront voir les Plans de valeurs communautaires (PVC).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Le consultant répond que les PVC seront produits au cours de la première étape de la Phase 2B. Le concept de PVC a fait l'objet d'un projet pilote dans le cadre de la Phase 2A, et l'expérience s'est avérée être un succès.</li></ul> <p>En guise de conclusion, le consultant indique que tous les commentaires recueillis dans le cadre de la Phase 2A sont en voie d'être revus et analysés, et se traduiront par l'ajout de modifications au Rapport de conception de l'Étude et au document établissant la portée de l'EE (le document d'orientation) exigé en vertu de la LCEE. De plus, le Rapport sommaire sur les consultations, sera disponible et indiquera précisément de quelle manière les commentaires ont affectés les résultats de l'Étude d'EE. Le consultant indique aussi que ces documents, accompagnés de présentations, seront soumis au Comité des transports de la Ville d'Ottawa (2 juin), au Comité plénier de la Ville de Gatineau (8 juin) et au Conseil d'administration de la CCN (29 juin). Il souligne que ces réunions de comités, ainsi que la réunion du Conseil d'administration de la CCN, seront ouvertes au public.</p> <p>La prochaine réunion du GCP aura lieu au début de la Phase 2B. La composition du Groupe devrait demeurer sensiblement la même, bien que de nouveaux membres pourront être ajoutés selon les besoins et/ou la demande.</p>	Tous